

UiO : **Det juridiske fakultet**

Avkortning etter bilansvarsloven

Kandidatnummer: 578

Leveringsfrist: 25.11.2015

Antall ord: 16 781



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	1
1.1	Presentasjon av oppgavens tema	1
1.2	Begrepsavklaring	1
1.2.1	Medvirkning	1
1.2.2	Avkortning	2
1.2.3	Bortfall	2
1.2.4	Trafikkforsikring	3
1.3	Avgrensninger	3
1.4	Skillet mellom erstatningsrettslige og forsikringsrettslige regler	3
1.5	Hensyn bak medvirkningsregelen	4
1.6	Relevante medvirkningsregler	6
1.7	Fremstillingen videre	6
2	RETTSUTVIKLING OG RETTSKILDER	7
2.1	Rettsutviklingen	7
2.2	Rettskildebildet	8
3	GRUNNLAGET FOR ERSTATNING ETTER BILANSVARSLØVEN	11
3.1	Bilansvarslovens virkeområde	11
3.2	Ansvarsgrunnlaget	12
3.3	Utgangspunktet - Skadelidte har krav på full erstatning	13
4	KRITERIER FOR Å FORETA AVKORTNING	13
4.1	Generelt om avkortning	14
4.2	Oversikt over betydningen av forhold på skadelidtes side	14
4.3	Kriterier for å avkorte etter bilansvarsloven	16
4.3.1	Avkortning som skjer på bakgrunn av skadelidtes medvirkning	16
4.3.2	Avkortning som en følge av begrensning i forsikringens dekningsområde	26
5	AVKORTNING OVENFOR ANDRE ENN DEN DIREKTE SKADELIDTE	34
5.1	Innledning	34
5.2	Hva er identifikasjon?	35
5.3	Identifikasjon ved medvirkning etter bilansvarsloven	35
5.4	Rettstilstanden i dag	39
5.4.1	Selv mordstilfellene	42
5.5	Oppsummering	43

6	KILDELISTE	45
6.1	Lovgivning	45
6.2	Forarbejder	45
6.3	Domsregister	46
6.4	Litteraturliste	47
6.5	Artikler	48
6.6	Andre kilder.....	48

1 Innledning

1.1 Presentasjon av oppgavens tema

Lov om ansvar for skade som motorvogn fører av 3.februar 1961 (bilansvarslova), heretter referert til som bal, gir den som har blitt skadet i en bilulykke krav på erstatning. Krav på erstatning har skadelidte overfor det forsikringsselskapet bilen som har forårsaket skaden var forsikret i, jf. bal. § 4.

Temaet for denne oppgaven er å presentere hva som skal til for at et forsikringsselskap skal kunne foreta avkortning i en erstatningsutbetaling. Dette skjer som en reduksjon i erstatningsutbetalingen. Årsaken til dette er at skadelidte på en eller annen måte har medvirket til skaden. Forsikringsselskapet vil i disse tilfellene fortsatt være erstatningspliktig, men skadelidte har bidratt til skaden på en måte som gjør at det ikke virker rimelig at selskapet skal utbetale hele erstatningsbeløpet. Lovgiver mener av denne grunn at skadelidte bør bære noe av tapet selv.

Videre vil det ses på muligheten for å avkorte overfor andre personer enn den direkte skadelidte. Dette vil kunne være aktuelt hvor skadelidte dør i trafikkulykken, og hvor det er de etterlatte som skal motta forsørgertapserstatning. Et viktig spørsmål her er om selskapet vil kunne avkorte i like stor skala overfor etterlatte, som de ville overfor skadelidte. Det oppstår her spørsmål om såkalt passiv identifikasjon.

1.2 Begrepsavklaring

1.2.1 Medvirkning

For at avkortning skal kunne skje må det fra skadelidtes side ha skjedd en medvirkning, eller annen atferd som etter loven medfører bortfall eller reduksjon av erstatning. Medvirkning innebærer at skadelidtes atferd har vært en nødvendig årsaksfaktor til at skaden oppstod, eller at den ble mer omfattende.¹ Det kreves årsakssammenheng mellom skaden og skadelidtes forhold. Det er snakk om årsakssamvirke, hvor både den skadevoldende handlingen og medvirkningen fra skadelidte har vært nødvendige årsaksfaktorer for at skaden inntrådte.² Det kreves også utvist skyld (ansvarsgrunnlag) fra skadelidtes side, jf. formuleringen ”medvirket til skaden med vilje eller aktløyse” i bal. § 7 første ledd.

¹ Nygaard (1990) s. 165

² Lødrup (2011) s. 409

Det skilles mellom aktiv og passiv medvirkning. Ved aktiv medvirkning har skadelidte aktivt bidratt til at skadehendelsen fant sted, for eksempel ved å kjøre for fort. Passiv medvirkning finner vi hvor skadelidte bidrar til skaden ved å forholde seg passiv, for eksempel ved å unnlate å minke risikoen for skade eller skadeomfanget. Det er den aktive medvirkningen som rammes direkte av ordlyden i bal. § 7. Men, dette utelukker ikke at det kan foretas avkortning på bakgrunn av passiv medvirkning. Passiv medvirkning er regulert i lov av 13 juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skadeserstatningsloven), heretter referert til som skl, § 5-1 nr. 2 som sier at "som medvirkning reknes det også når den direkte skadelidte eller erstatningssøkeren har latt være i rimelig utstrekning å fjerne eller minske risikoen for skade eller etter evne å begrense skaden". Denne gjelder også for medvirkning etter bilansvarsloven, jf. bal. § 6. Vi kommer tilbake til forholdet mellom bilansvarsloven og skadeserstatningsloven under oppgavens punkt 2.2.

1.2.2 Avkortning

Har skadelidte medvirket til skaden vil det altså kunne bli aktuelt å foreta en reduksjon i erstatningsutbetalingen. Det er dette vi referer til som "avkortning". Avkortningen skjer som en konsekvens av skadelidtes medvirkning (i vid forstand), og åpner for en mulighet for forsikringsselskapet til å redusere den erstatningen som utbetales til skadelidte.

Verken lovteksten eller forarbeidene benytter ordet "avkortning". Likevel er dette blitt et innarbeidet begrep i forsikringsbransjen. Tidligere hadde vi til og med en egen avkortningsnemd (i dag Finansklagenemnda) som vurderer saker angående reduksjon i erstatningen, noe som gir en indikasjon på begrepets plass i norsk rett. Trolig har begrepet fått fotfeste fordi det på en god måte betegner det som skjer når det foretas en reduksjon i erstatningsutbetalingen.

1.2.3 Bortfall

Bortfall av erstatning kan også være en reaksjon fra forsikringsselskapet på skadelidtes medvirkning. Bortfall vil si at det ikke utbetales erstatning i det hele tatt. Avkortningsreglene omfatter også reglene i bal. § 7 tredje og fjerde ledd, som ofte kalles medvirkningsregler, men som i realiteten er forsikringsvilkår – i det de begrenser trafikkforsikringens dekningsområde. I denne fremstillingen vil disse kalles forsikringsrettslige bortfallsregler. Til sammen utgjør de erstatningsrettslige medvirkningsreglene i første og annet ledd og bortfallsreglene etter tredje og fjerde ledd omfanget av begrepet avkortning overfor skadelidte. Til sammen utgjør de fire leddene i bal. § 7 avkortningsreglene.

1.2.4 Trafikkforsikring

I denne oppgaven benyttes ordet ”trafikkforsikring”. Ordet dekker den spesielle utformingen bilansvaret har. Det dreier seg verken om en ren ansvarsforsikring eller enn ren ulykke- eller tingskadeforsikring. Forsikringen er en kombinasjon av begge typene, hvor den virker som en ansvarsforsikring for skadevolder, og ulykke- og tingskadeforsikring for skadelidte. Det er dette det siktes til når det i det følgende benyttes ordet ”trafikkforsikring”.³

1.3 Avgrensninger

Det er innledningsvis nødvendig å foreta noen avgrensninger for å begrense oppgavens omfang. Etter en trafikkulykke kan man risikere å stå ovenfor flere typer skade. Det kan være tingsskade, for eksempel på bil eller annet gods som befant seg i bilen under trafikkulykken, eller det kan være snakk om personskade. I det følgende vil det fokuseres på personskade.

Når to biler er involvert i en trafikkulykke vil det være to berørte trafikkforsikringer. Skadevolders forsikring og skadelidtes forsikring. Det vil som nevnt her være to skadevoldere og skadelidte. Her vil det være skadevolders forsikringsselskap som skal dekke skader på skadelidtes bil. For oversiktens skyld brukes ordlyden ”skadelidte” i det følgende om den som krever forsikring, og ”skadevolder” om det selskapet kravet rettes mot. I mange tilfeller vil det også være snakk om skader på skadevolders bil. Disse skadene er ikke dekket av den tvungne ansvarsforsikringen etter bal. § 15, men av en egen forsikring for skader på egen motorvogn, såkalt kasko-forsikring som det her avgrenses mot.

1.4 Skillet mellom erstatningsrettslige og forsikringsrettslige regler

Erstatningsretten inneholder de generelle vilkårene for når man skal erstatte en skade. All annen erstatningsrettslig lovgiving suppleres av disse reglene. Mange av disse er ulovfestet. Her behandles vilkårene for at selskapet skal bli erstatningsansvarlig ovenfor skadelidte.

Forsikringsretten er en videreføring av erstatningsrettslige regler, og har grunnlag i en avtale mellom forsikringsselskap og forsikringstaker. Avtalen overfører den økonomiske risikoen for et forsikringstilfelle fra forsikringstaker til forsikringsselskapet.⁴ Forsikringsselskapet vil derfor aldri være skadevolder. Det vil ikke være utvist noen form for skyld fra selskapets side, og

³ Nygaard (1990) s. 32

⁴ Bull (2008) s. 89

selskapet vil ikke være en årsaksfaktor til den skadevoldende handlingen. Selskapet kommer inn i bildet via ansvarsforsikringen. Forholdet mellom bilansvarsloven og lov om forsikringsavtaler av 16 juni 1989 nr. 69 (forsikringsavtaleloven), heretter referert til som fal, er regulert i bal. § 19 fjerde ledd. Disse reglene gjelder også for trafikksikring etter bilansvarsloven med mindre noe annet fremkommer av loven.

I bilansvarssektoren er risikoen for å komme i ansvar etter bruk av bil overført fra bileieren (forsikringstaker) til forsikringsselskapet. Det som er spesielt ved bilansvarssektoren er at vi har en lovpålagt plikt til å tegne forsikring. Det er ikke frivillig som ved andre typer forsikring. Et annet eksempel på tvungen forsikring er yrkesskade- og legemiddelforsikring.

Ved skadelidtes medvirkning finner man den generelle medvirkningsbestemmelsen i norsk erstatningsrett i skl. § 5-1. Denne suppleres av bal. § 7 som er medvirkningsbestemmelsen på bilansvarets område.⁵ Bilansvarsloven er en spesiallov for bilansvarssektoren og det er denne man primært forholder seg til i forsikringsoppgjør i bilansvarssektoren. Dette følger av prinsippet om *lex specialis*, som sier at en spesiell lov går foran en generell lov av samme trinnhøyde.⁶ I de tilfellene bilansvarsloven ikke direkte regulerer spørsmålet må man se til den generelle erstatningsretten. Dette fremkommer av bal. § 6 første ledd.

1.5 Hensyn bak medvirkningsregelen

Årsaken til at vi har regler om avkortning er mange. Prevensjonshensynet vil som regel peke seg ut. Tanken er at ”trusselen” om et potensielt erstatningsansvar vil motivere potensielle skadevoldere til å unngå skade.⁷ Det samme vil gjelde for medvirkning. Er man klar over at det kan skje en avkortning kan dette ha en preventiv virkning på hvordan man opptrer i trafikken, og dermed virke preventivt på ens handlemåte.⁸ Dette er et sentralt hensyn bak avkortningsreglene.

Når det kommer til personskade har likevel ikke prevensjonshensynet like stor vekt. Man må anta at de aller fleste uansett vil ha et ønske om å unngå personskade, både hos seg selv og

⁵ Engstrøm (2005) s. 99

⁶ Andenæs (2009) s. 161

⁷ Lødrup (2011) s. 112

⁸ Engstrøm (2005) s. 17

andre, og ikke trenger en ekstra ”trussel” for å handle slik at man unngår skade. Det er neppe frykten for et erstatningskrav som medfører at vi gjør det vi kan for å unngå å skade andre mennesker.⁹

Det ligger også en rettferdighetstankegang bak reglene. Når skadelidte selv har bidratt til skaden vil det ikke virke rettferdig at skadelidte skal motta full erstatning. Det vil kunne virke som om skadelidte mottar en urettmessig ”fordel”. Man skal ikke kunne handle på en erstatningsbetingende måte og likevel slippe konsekvenser. Det er en grunnleggende tanke at man ikke skal kunne tjene på et erstatningsoppgjør. Man kan og tenke seg at denne rettferdighetstanken er enda sterkere akkurat når det gjelder bal. § 7. Her finner man regler om blant annet ruspåvirket kjøring, noe som ofte kan medføre moralsk fordømmelse, som igjen også vil kunne forsterke rettferdighetstanken.

Når skadevolders erstatning dekkes av trafikksforsikring er det ikke skadelidte som direkte dekker skadene. Vanligvis ville det virke urimelig at skadevolder må dekke skadene fullt ut når en del av årsaken til skadene kan tillegges skadelidte. Når det her ikke er skadevolder selv som direkte dekker skadene vil ikke urimeligheten føles like ”nært” som den ellers ville gjort. Man kan likevel ikke utelukke at dette kan spille inn på rettferdighetsfølelsen, og derfor være et aktuelt hensyn bak regelen.

I bilansvarssektoren er det et ønske å hindre at skade skjer, og at man som bilfører er bevisst på at man har å gjøre med en innretning med et stort skadepotensiale. Reglene skal sikre et mest mulig rettferdig oppgjør, noe medvirkningsreglene bidrar til ved å fordele ansvaret mellom de ansvarlige.

I forarbeidene til bal. ble det vist til at dersom man ikke kunne ta noe hensyn til skadelidtes opptreden vil dette i ”det lange løp i preventiv henseende virke uheldig”.¹⁰ Det ble pekt på at det da for andre som opptre i trafikken ville vært ”fritt frem” og at det var mindre krav til aktpågivenhet. Kravet til aktpågivenhet burde derfor skjerpes, noe som ble gjort ved å åpne for en reduksjon eller bortfall i erstatningsutbetalingen til medvirkende skadelidt. Den nye regelen om skadelidtes medvirkning ville bidra til et rimelig resultat.

⁹ Lødrup (2011) s. 113

¹⁰ Ot. prp. nr 24 (1959-1960) på side 28

1.6 Relevante medvirkningsregler

Det er nødvendig å skille mellom to ulike regler om medvirkning etter bilansvarsloven. Den ene er bal. § 7, den andre er bal. § 8 annet ledd. Begge bestemmelsene kan sies å være medvirkningsregler av betydning for skadelidtes krav på erstatning. Likevel gjelder disse i ulike tilknytninger. Derfor vil det være nødvendig å se på forholdet mellom disse.¹¹

Bal. § 8 annet ledd regulerer den klassiske situasjonen hvor det er to biler som er involvert i en trafikkulykke, og hvor det er ansvarsforsikringen til den ansvarlige part som skal dekke det økonomiske tapet. Bestemmelsens § 8 annet ledd fordeler ansvaret mellom to motorvogners forsikringsselskaper. Her tar man utgangspunkt i hva som var årsaken til kollisjonen, og i hvilken utstrekning dette kan føres tilbake til uaktsomhet, teknisk svikt eller objektivt brudd på trafikkreglene på de respektive sider. Ut fra dette finner man hvor stor del av ansvaret den enkelte skal bære. Man kan se på eksempelet hvor bil A og B har et sammenstøt, og hvor hver av partene skal bære 50 % av ansvaret. Her kan ikke forsikringsselskapet til bil B belastes med mer enn 50 % av tapet på eller i bil A. Selv en passasjer i bil B som ikke kan klandres for noen del av uhellet kan kun kreve dekket 50 % av selskapet til bil A. Passasjeren kan riktig nok her kreve selskapet til bil B for resten av sitt tap. Dette skjer ved at alle krav fra bil B rettes mot selskapet til bil B. I denne prosessen vil ikke passasjeren få avkortning i sin utbetaling, mens det ovenfor de involverte som vil være mer enn lite å legge til last, jf. bal. § 7, vil det kunne foretas avkortning. Når alle krav rettet mot bil B er gjort opp gjør selskapene til bil A og B opp seg i mellom etter ansvarsfordelingen etter bal. § 8 annet ledd. Hver part retter altså sitt krav mot eget selskap. Formålet med denne måten å gjennomføre erstatningsoppgjøret på er å hindre kompliserte erstatningsoppgjør. Som man ser er forskjellen mellom de ulike medvirkningsreglene at bal. § 7 regulerer hvor mye av sitt økonomisk tap skadelidte skal få dekket, mens bal. § 8 annet ledd regulerer hvor stor andel av ansvaret hvert selskap skal bære.¹²

1.7 Fremstillingen videre

Til å begynne med er det nødvendig å se på rettskildesituasjonen på området, samt også rettsutviklingen. Deretter vil grunnlaget for å utbetale erstatning etter bal. presenteres, før de avgjørende kriteriene for å foreta avkortning i erstatningsutbetaling etter bal. blir gjennomgått.

¹¹ Engstrøm (2005) s. 102

¹² Engstrøm (2005) s. 102-103

Til slutt ses det på muligheten til å foreta avkortning ovenfor andre personer enn den som er direkte skadelidte. Herunder avkortning i forsørgertapserstatning.

2 Rettsutvikling og rettskilder

2.1 Rettsutviklingen

I 1890-årene kom de første bilene til Norge. Rettsutviklingen har etter dette skutt fart og har gradvis utviklet seg i takt med utviklingen av motorvognene. Denne utviklingen har ført med seg et økende antall problemstillinger og skader som resulterte i et behov for en lovregulering. Allerede i 1912 førte dette til motorvognloven av 21. juni, hvor erstatningsansvar for motorvogn førte første gang ble regulert. Før vi i Norge fikk disse reglene baserte erstatningsoppgjørene i forbindelse med bilulykker seg på alminnelige erstatningsrettslige regler hvor man så på eiers objektive ansvar for farlig innretning.¹³ Med den nye lovgivingen var Norge med dette en av de første landene i verden til å innføre et objektivt ansvar for skade gjort av bil.¹⁴ I bilansvarsloven av 1961 er det objektive erstatningsansvaret for eier fjernet til fordel for en obligatorisk forsikringsplikt.

Når det gjelder medvirkningsreglene er dette regler med eldgammel historie. Vi har faktisk spor av medvirkningsregler brukt i romerretten. Her var konsekvensen av at skadelidte medvirket til skaden at erstatningskravet helt falt bort. Dette ble kalt for ”compensatio culpae”. Erstatningsreglene vi i dag kjenner fra vår del av verden har latt seg inspirere av dette, og medvirkningsreglene hadde samme bortfallstanke frem mot 1900-tallet. Dette gjaldt også i Norge. I nyere tid ble reglene endret, og med lov av 22 mai 1902 nr. 11 om den almindelige borgerlige Straffelovs ikrafttræden (Straffelovens ikrafttredelseslov), heretter referert til som strl. ikrl, § 25 fikk vi en regel om fordeling av ansvaret, altså fordelingsprinsippet. Dette går ut på at det økonomiske tapet fordeles mellom alle de ansvarlige etter hvor stor betydning deres medvirkning hadde for at skaden fant sted. I 1985 fikk vi skl. § 5-1 hvor reglene fikk en annen utforming. Innholdet var i midlertidig fortsatt det samme. Dette betyr at eldre rettspraksis tilknyttet bestemmelsen fra 1902 fortsatt vil kunne være aktuell i dag.¹⁵

¹³ Rt. 1916 s. 9

¹⁴ Nygaard (1990) s. 19

¹⁵ Lødrup (2011) s. 410

2.2 Rettskildebildet

Denne oppgaven vil følge den tradisjonelle rettskildelæren. Ved vurdering av om det kan foretas en reduksjon i erstatningsutmålingen må vi ta utgangspunkt i en naturlig språklig forståelse av lovteksten. I dette tilfellet bal. § 7. Lovteksten er utgangspunktet ved avgjørelsen av rettsspørsmål.¹⁶ Men, lovtolkning kan i mange tilfeller ikke skje basert på selve lovteksten isolert sett. Man må og se til de øvrige relevante rettskildefaktorene.

Bal. § 7 suppleres av den generelle erstatningsretten, jf. bal. § 6 som inneholder en referanse til ”vanlege skadebotreglar”. Dette betyr at hvis vi ikke finner løsningen for de rettsspørsmål vi står ovenfor i bilansvarsloven kan vi benytte den generelle erstatningsretten. Vi finner blant annet en generell medvirkningsbestemmelse i skl. § 5-1. Denne regulerer blant annet situasjonen hvor skadelidte har medvirket til skaden med egen skyld (nr. 1). Bestemmelsen avløste den tidligere strl. iklr. § 25 og er i hovedsak lik. Den er generell og har et vidt anvendelsesområde. Skulle det mellom disse oppstå tolkningsproblemer ved at bestemmelsene er innbyrdes motstridende og gir ulike resultater, følger det av prinsippet om *lex specialis* at den spesielle bestemmelsen i bal § 7 skal gå foran den generelle bestemmelsen i skl § 5-1 ved en eventuell motstrid.¹⁷ Det klareste eksempelet finnes i terskelen ”berre lite til last” i bal. § 7 første ledd, som ikke uttrykkelig er tatt inn i lovteksten i skl. § 5-1.

Lovforarbeidene kan ved uklarheter bidra til å presisere rettsregelen ved å kaste lys over lovgivers intensjoner. Lovforarbeidene er dokumenter som ligger til grunn for lovvedtaket.¹⁸ I bilansvarets område er det visse forhold som kan medføre usikkerhet om hvor mye vekt man kan tillegge forarbeidene. En av årsakene er den betydelige endringen forarbeidene har vært gjennom frem til det endelige lovutkastet var klart i Ot.prp nr. 24 1959-60.¹⁹ Man må derfor være oppmerksom på hvor i lovgivningsprosessen man befinner seg før man avgjør hvor mye vekt uttalelsen i hvert konkret forarbeid skal tillegges.

¹⁶ Andenæs (2009) s. 15

¹⁷ Andenæs (2009) s. 161 og Eckhoff (2001) s. 348

¹⁸ Boe (2007) s. 138 og Eckhoff (2001) s. 65

¹⁹ Nygaard (1990) s. 27

Bal. § 7 er skjønsmessig og lite konkret utformet, noe som har ført til en god del rettspraksis på området.²⁰ På tross av dette har vi her få dommer fra Høyesterett. Dette kan blant annet skyldes at en god del saker løses i eksempelvis Finansklagenemnda, ved voldgiftsdomstoler eller underrettene. Høyesterettspraksis er den rettspraksis vi i norsk rett tillegger mest vekt, og som vi primært henvender oss til for å kaste lys over et rettsspørsmål. Dette betyr likevel ikke at praksis fra lagmannsrettene og tingrettene ikke er sentrale rettskilder. Hvor mye vekt man skal tillegge underrettspraksis varierer fra situasjon til situasjon og det er heller ikke all underrettspraksis som publiseres i Lovdata. Når ikke dommer publiseres blir disse mindre tilgjengelige. Når det gjelder bal. § 7 er det videre i oppgaven av denne grunn benyttet noe underrettspraksis for å kaste lys over de problemstillinger oppgaven reiser. En underrettsdom som konkret sier noe om det aktuelle rettsspørsmålet vil derfor være av stor interesse for behandling av saker etter bal. § 7.

Rettskildebildet er videre preget av en god del avgjørelser fra den tidligere Avkortningsnemnda. I 2010 ble Avkortningsnemnda endret til Finansklagenemnda.²¹ Finansklagenemnda er delt inn i fire ulike nemnder, hvorav det er *Finansklagenemnda person* som er relevant i bilansvarssektoren ved personskader. Tidligere avgjørelser fra Avkortningsnemnda vil likevel fortsatt ha relevans. Nemndene opptrer som et supplerende tvisteløsningsorgan for domstolene.²² Finansklagenemndas uttalelser er rådgivende. Disse kan likevel bli bindende dersom det ikke foreligger en skriftlig protest fra selskapet innen 30 dager.²³ Nemndsavgjørelsene er offentlige, og søkbare i blant annet Lovdata og Finkn.no. Nemndsavgjørelsene skal også begrunnes.²⁴ Som rettskildefaktor i rettsanvendelsen ved vurderinger etter bilansvarsloven § 7 vil nemndsavgjørelsene anses for å være relevante. De tillegges ulik vekt fra sak til sak, og man kan se eksempler fra domstolene hvor slike avgjørelser har blitt tillagt vekt. Vekten de tillegges baseres blant annet på rettskildesituasjonen ellers. I noen tilfeller ser vi at den tillagte vekten har vært betydelig.²⁵

²⁰ Engstrøm (2005) s. 95

²¹ Store Norske leksikon (2015) ”finansklagenemnda”

²² Bull (2008) s. 50

²³ Saksbehandlingsregler for Finansklagenemnda 2014 pkt 11

²⁴ Bull (2008) s. 51

²⁵ Bull (2008) s. 53

Norge er medlem i EFTA og er dermed en del av EØS-samarbeidet. Gjennom dette samarbeidet har vi sluttet oss til en rekke direktiver, hvorav noen innen bilansvarets område. Et EU-direktiv er et rammevedtak som setter opp noen mål som medlemslandene selv skal sørge for å oppfylle i lovgivingen.²⁶ Etter EUs første motorvognndirektiv er Norge forpliktet til å sørge for at alle biler i landet skal være dekket av trafikksforsikring. EUs andre motorvognndirektiv presiserer det første direktivet med krav til hvem som etter trafikksforsikringen skal være beskyttet, samt hvilke skader som omfattes. Det er her passasjerers erstatningskrav også ble fremhevet. EUs tredje motorvognndirektiv fastsatte et unntak fra erstatning for passasjerer i stjålet bil. Her ser vi at hensynet til å beskytte den skadelidte passasjerer bortfaller med den straffbare handlingen.²⁷ For at vi skal kunne gjennomføre våre folkerettslige forpliktelser etter EU direktivene må vi gjøre reglene til norsk lov gjennom transformasjon (eller inkorporasjon). Dette vil si at man oppretter en tilsvarende regel i Norsk rett. Når det kommer til EUs motorvognndirektiver er norske lovbestemmelser søkt gitt samme innhold. Direktivene vil derfor ha betydning ved tolkningen av bilansvarsloven. Etter presumpsjonsprinsippet presumeres de norske reglene å være i samsvar med de bakenforliggende internasjonale direktivene. Ved tolkningen av bilansvarsloven vil man derfor kunne se til motorvognndirektivene dersom det skulle være uklarheter i loven. Ved direkte motstrid mellom loven og direktivene vil man også benytte presumpsjonsprinsippet. Likevel har vi tilfeller hvor motstriden ikke lar seg fjerne ved å tolke reglene på denne måten. Dette ser vi et eksempel på i Rt. 2000 s. 1811 (Finanger I) hvor saken gjaldt motstrid mellom bilansvarsloven § 7 og direktivet. Den norske regelen fikk her forrang etter forrangsprinsippet. Forrangsprinsippet går ut på at EØS direktivene ikke kan få direkte virkning som norsk lov før de er gjennomført som norsk rett. Dette var ikke gjort i denne saken og norsk rett måtte derfor gis forrang. Dette medførte i ettertid et erstatningsansvar for staten på grunn av mangelfull gjennomføring av direktivet, samt en endring av loven.²⁸

²⁶ Knudsen, Store Norske leksikon (2015) "EU direktiv"

²⁷ Helland (2006) s. 5-6

²⁸ Andenæs (2009) s. 60

3 Grunnlaget for erstatning etter bilansvarsloven

Før kriteriene for å foreta avkortning presenteres vil det være hensiktsmessig å se på grunnlaget for å tilkjenne noen erstatning etter bilansvarsloven. Dette er nødvendig for å senere forstå hvorfor det i noen tilfeller foretas avkortning i erstatningsutbetalinger fra forsikringsselskaperes side. Først vil bilansvarets virkeområde presenteres, deretter ansvarsgrunnlaget og hovedregelen om at skadelidte har krav på full erstatning.

3.1 Bilansvarslovens virkeområde

Bilansvarsloven gjelder etter bal. § 1 for:

”skadebot for skade som motorvogner gjer på folk eller eige og likeins trygding mot slik skade”.

Bilansvarsloven gjelder for ”skadebot”. Loven gjelder altså for erstatning for ”skade som motorvogn gjer på folk eller eige”. Den oppståtte skaden må være voldt av en ”motorvogn”. I lovens § 3 første ledd finner vi en legaldefinisjon av ordet. En motorvogn er et ”kjøretøy som vert drive med motor og er laga eller esla til å kjøyrast på bakken, såleis og trådbuss (trolleybuss) men ikkje kjøretøy som går på skjener”. Tog og t-bane omfattes derfor ikke. Denne definisjonen favner vidt og dekker det meste av motordrevne kjøretøy. Alt fra ordinære biler til anleggsmaskiner. Det er heller ikke noe krav om at motorvognens motor er på, eller i stand. Det som er av betydning er om kjøretøyet er laget for å være motordrevet.²⁹ Siden det er snakk om skade som ”motorvogn gjer” omfatter loven trafikkskader. I og med at loven nevner både ”folk og eige” omfatter den både tingsskade (”eige”) og personskade (”folk”).³⁰

Bal. § 2 avgrenser lovens virkeområde noe. Den nevner tilfeller som er av såpass spesiell karakter at de ikke omfattes av bilansvarsloven. Dette kan skjer når motorvognen er benyttet som noe annet enn kjøretøy, jf. § 2 litra a. For eksempel kan dette være når man benytter motorvognens andre egenskaper. Grunnen til at vi har dette unntaket er at i de tilfellene motorvognen benyttes som noe annet enn kjøretøy er ikke lengre den begrunnelsen som ligger til grunn for det særlige behovet som bilansvarsloven dekker til stede. Kjøretøyet mister en vesentlig del av sin skadevoldende egenskap når det ikke benyttes som kjøretøy. Et eksempel kan være de i dag populære ”food-trucks” som vi finner rundt omkring i bybildet. Her er mo-

²⁹ Engstrøm (2005) s. 26

³⁰ Engstrøm (2005) s. 21

torvognen tidvis benyttet til noe helt annet enn kjøretøy, nemlig serveringssted. Et annet eksempel finner vi i dommen Rt. 1984 s. 1023 (takstolddommen). Saken gjaldt en kranbil som heiste opp takstoler. Motoren gikk, men støttelabbene var ute slik at den ikke kunne flyttes. Høyesterett kom til at kranbilen her ikke ble benyttet som ”køyredning”. Dette begrunnet retten med at oppheisingen ikke var noe ledd i transportoppdrag og at ulykken ikke skyldtes en trafikksituasjon.³¹ Bilansvarsloven gjelder heller ikke når motorvognen er blitt parkert forsvarlig utenfor steder der allmennheten kan ferdes, jf. § 2 litra b, eller når den er benyttet i motorvognrenn på avstengte steder jf. § 2 litra c. Det siste alternativet er når det er snakk om atomskade, se lita d. Men dette er noe upraktisk.³²

3.2 Ansvarsgrunnlaget

Vi finner hovedregelen om objektivt erstatningsansvar for forsikringsselskapet til den skadevoldende motorvogn i bal. § 4.³³

”Gjer ei motorvogn skade, har skadelidaren krav på skadebot hjå det trygdelaget som vogna er trygda i etter kapittel IV, endå om ingen er skuld i skaden”.

Objektivt ansvar innebærer at man kan pålegges ansvar uten at det er utvist subjektiv skyld. Grunnlaget for at det her ikke kreves utvist skyld, er motorvognenes særlige skadevoldende egenskaper og det farepotensiale den utgjør. Når det pålegges en tvungen forsikringsordning betyr det et godt økonomisk vern av potensielle skadelidte.³⁴

Det er i bal. § 4 et krav om at motorvognen ”gjer” skade. Vi kan her innfortolke et årsakskrav. Det er et krav om årsakssammenheng mellom skaden og bruken av motorvognen. I Innst. 1957 s. 58 fremkommer det at ”ved bedømmelsen av om en skade er voldt av motorvogn, vil det være et vegledende synspunkt om skaden er voldt ved en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret, nemlig særlig den risiko som er knytt til motorvognens fart, tyngde, lettbevegelighet, motor, signaler og teknisk utstyr for øvrig”.³⁵ En beskrivende sak finner vi i Rt. 1980 s. 1061 (acrylballdommen). Her ble en lastebilsjåfør 100

³¹ Se Rt. 1984 s. 1023 på side 1027

³² Engstrøm (2005) s. 31-32

³³ Engstrøm (2005) s. 44

³⁴ Engstrøm (2005) s. 44 og Nygaard (2007) s. 283

³⁵ Innst. 1957 s. 58

% arbeidsufør etter at han ble truffet av to acrylballer som ramlet av en lastebil ved avhenting. Det ble uttalt at trucken som flyttet acryllballene ikke hadde vært i direkte kontakt med akkurat de aktuelle acryllballene, men at det ble skapt bevegelse og forskyvninger i stabelen med ballene når truckens gaffel presset inn mellom acryllballene for å flytte de vekk. Det var da egenskaper ved trucken som var avgjørende for ulykken selv om truckens gaffel ikke hadde vært i direkte kontakt med de acryllballene som falt ut. Det var dermed tilstrekkelig årsakssammenheng. Det ble her uttalt at skaden må være forårsaket av motorvognens ”fremdriftsmaskineri, bevegelse og tyngde, det vil si egenskaper som er en del av det farekompleks som er grunnlaget for motorvognansvaret”.³⁶ Dette årsakskravet strekker seg altså langt. I en nyere dom i Rt. 2015 s. 1017 (bagasjelukedommen) ble dette igjen bekreftet. Her hadde en passasjer som hadde gått ut av bilen mens den stod stille fått bagasjeluken i hodet og blitt skadet da luken ble smelt igjen av sjåføren som ikke hadde fått med seg at hun stod der. Her var det sjåføren som smalt igjen luken, men Høyesterett påpekte at ”skaden her er en naturlig konsekvens av bilens direkte bruk til transportformål” og at årsakskravet dermed likevel var oppfylt.³⁷

3.3 Utgangspunktet - Skadelidte har krav på full erstatning

Når det har skjedd en bilskade vil det være forsikringsselskapet til den ansvarlige bileier som skal dekke skadene. Se bal. § 4 jf. § 11 tredje ledd. Skadelidte skal som utgangspunkt motta full erstatning for sitt økonomiske tap. Dette er en alminnelig regel i norsk erstatningsrett. Skadelidte skal stilles mest mulig i samme økonomiske posisjon som om skaden ikke hadde skjedd. Det skadelidte mottar i erstatning er altså forskjellen i hans økonomiske stilling med og uten skaden. Dette er lovfestet i skl. § 3-1 i forhold til personskader. Denne bestemmelsen supplerer bilansvarsloven, jf. bal. § 6.³⁸

4 Kriterier for å foreta avkortning

Utgangspunktet er altså at skadelidte skal motta full erstatning. Skal forsikringsselskapet kunne utbetale mindre enn full erstatning, eller ikke utbetale erstatning i det hele tatt, må dette ved bilskadesaker være begrunnet i forhold som faller inn under bal. § 7. Det er denne be-

³⁶ Se Rt. 1980 s. 1061 på side 1066

³⁷ Se Rt. 2015 s.1017 avsnitt 38

³⁸ Lødrup (2011) s. 447

stemmelsen som i det følgende vil gjennomgås. I det følgende vil det først bli sett på avkortning generelt, før avkortning etter bilansvarslovens § 7 blir gjennomgått.

4.1 Generelt om avkortning

Når forsikringsselskapet foretar en avkortning i erstatningen til skadelidte vil det si at erstatningen reduseres eller bortfaller. Se nærmere om dette under punkt 1.2.2. Som vist over er utgangspunktet ved et forsikringstilfelle som oppstår ved bilkollisjon at skadelidte skal få full erstatning. Dermed kan avkortning ses på som et slags ”unntak” fra hovedregelen om at skadelidte skal få full erstatning.

For at forsikringsselskapet skal kunne foreta en avkortning må det ha skjedd en eller annen form for medvirkning fra skadelidtes side. Medvirkningsbegrepet er forklart utdypende i punkt 1.2.1. Her er både skadelidte og skadevolder ansvarlige for at skaden fant sted, og det foreligger her da et årsakssamvirke.³⁹ Egentlig kan man si at det er snakk om to skadevoldere. Når flere skadevoldere er ansvarlige for samme skadehendelse er hovedregelen at de er solidarisk ansvarlige jf. skl. § 5-1 nr.1. Som påpekt før springer dette ut fra en rettferdighetstankegang om at man skal svare for den skade man selv forårsaker. Verken mer, eller mindre. Derfor er det rettferdig at skadelidte, som på en eller annen måte har medvirket til skaden, skal være med å ”dekke” denne til en viss grad. Dette gis utslag i avkortningen i skadelidtes erstatningsutbetaling, og forsikringsselskapet utbetaler da en redusert erstatningssum.

4.2 Oversikt over betydningen av forhold på skadelidtes side

Avkortning etter bilansvarsloven innebærer en reduksjon i erstatningen som følge av ulike forhold på skadelidtes side. I denne oppgaven behandles situasjonen hvor skadelidte har medvirket til skaden ved egen uaktsomhet etter bal. § 7 første og annet ledd, eller hvor skadelidte har handlet i strid med vilkår i loven bal. § 7 tredje og første ledd.

For lettere å forstå hva medvirkningsreglene dreier seg om, kan det tas utgangspunkt i skl § 5-3. Skl. § 5-1 nr. 1 fastslår solidarisk ansvar for flere skadevoldere som er erstatningsansvarlig for samme skade. Skl. § 5-1 nr. 2 inneholder regler om den interne deling av ansvaret mellom skadevolderne. I vilkåret om at flere plikter å betale erstatning for samme skade ligger at både

³⁹ Lødrup (2011) s. 409

krav til ansvarsgrunnlag og årsakssammenheng må være oppfylt. Medvirkningsreglene bygger på det samme, men her er det skadelidte selv som er en av skadevolderne ved at skadelidte har medvirket. Skadelidte har altså vært en årsaksfaktor til skaden ved egen skyld, eller annet ansvarsgrunnlag. I bal. § 7 første ledd ser vi dette i vilkåret om at «skadelidaren medverka til skaden med vilje eller i aktløyse». Gjennom koplingen i bal § 6 til alminnelige erstatningsregler omfattes også andre ansvarsgrunnlag på skadelidtes side, jf skl § 5-3 nr 3.

Ved medvirkning kan man derfor se på det slik at skadelidte er en av skadevolderne. Det innebærer igjen at de alminnelige erstatningsvilkår må være oppfylt. Det må foreligge skade og eventuelt tap på skadelidtes hånd, som han eller hun selv delvis har forårsaket ved egen skyld. Avgjørelsen om og hvor stor avkortning som skal gjøres, må avgjøres ved at det ses på hvor avgjørende medvirkningen var som årsak og graden av utvist skyld. Dette fremgår klarest av skl. § 5-1 nr 1 som sier at erstatningen kan ”settes ned eller falle bort for så vidt det er rimelig når en tar hensyn til atferden, og dens betydning for at skaden skjedde, omfanget av skaden og forholdene ellers”.

For å sette medvirkningsreglene inn i en sammenheng vil det kort redegjøres for hvordan forhold på skadelidtes side kan påvirke erstatningsfastsettelsen, uten at det dreier som ansvarsbetingende forhold på skadelidte side. I de fleste ansvarsgrunnlag får skadelidtes stilling betydning. Både ved culpaansvaret og arbeidsgiveransvaret er det avgjørende om de krav skadelidte med rimelighet kan stille til skadevoldersiden er tilsidesatt. Vilkår etter ulovfestet objektivt erstatningsansvar er betinget av at det er en ekstraordinær risiko for skadelidte. I bilansvaret får skadelidtes forhold liten betydning i selve ansvarsvurderingen etter bal. § 4, som utelukkende dreier seg om at skaden er forårsaket av bilens sentrale egenskaper. Derimot kan forhold på skadelidtes side få betydning hvis skadelidte selv utgjør en så vesentlig årsaksfaktor at det kan ses bort fra bilens bidrag som uvesentlig, selv om skadelidte ikke kan bebreides forholdet. På samme måte som i forhold til andre ansvarsgrunnlag får forhold på skadelidtes side direkte betydning for utmålingen av skaden, eksempelvis om han eller hun hadde høye eller lave ervervsinntekter. Inngangsinvaliditet får også betydning for utmålingen. Det skilles gjerne mellom skadelidtes samvirke til *at* skaden skjedde – hvor spørsmålet om skadevolders ansvar er et enten eller, og samvirke til skadens *omfang* – hvor det blir spørsmål om ansvarsfordeling.

4.3 Kriterier for å avkorte etter bilansvarsloven

Når det avkortes i erstatningsutbetalingen ved bilskader skjer dette med bakgrunn i bal. § 7 som er den spesielle reglen om avkortning på bilansvarets område. Som nevnt deles avkortningsreglene inn i to ulike ”grupper”. Gruppene er basert på bakgrunn av årsaken til avkortningen. Den ene gruppen gjelder avkortning som en følge av skadelidtes medvirkning. Den andre gruppen regulerer avkortning som følge av at skadelidte har foretatt en handling som er i strid med vilkår i loven. Handlingen dekkes ikke av det farefelt forsikringen dekker.⁴⁰ I det følgende presenteres de ulike gruppene, og reglene som åpner for en adgang til å avkorte.

4.3.1 Avkortning som skjer på bakgrunn av skadelidtes medvirkning

I det følgende skal vi gjennomgå bal. § 7 første og annet ledd som begge dreier seg om avkortning i erstatningsutbetaling når skadelidte har medvirket til skaden. Reglene her er nokså generelle og omfavner et vidt spekter av situasjoner. Før disse presenteres er det nødvendig å se på noen grunnvilkår for at avkortning kan foretas.

4.3.1.1 Grunnvilkårene for å foreta avkortning

I medvirkningsreglene i skl. § 5-1 og bal. § 7 første og annet ledd finner vi tre vilkår som må foreligge for at det kan foretas avkortning i erstatningsutbetalingen. Skadelidte medvirker må ha selvskylddevne, skyldkravet må være oppfylt og det må foreligge adekvat årsakssammenheng. Disse vilkårene vil nå bli gjennomgått før bal. § 7 første og annet ledd presenteres.

4.3.1.1.1 Selvskylddevne

For å kunne bli erstatningsansvarlig må man ha selvskylddevne. Spørsmålet om skadelidtes selvskylddevne er spørsmålet om skadelidte hadde evne til å handle annerledes, slik at skaden kunne ha blitt unngått eller fått mindre omfang.⁴¹ Dette er derfor et grunnvilkår for at det skal kunne foretas avkortning i skadelidtes erstatningsutbetaling. Dette er særlig aktuelt i forbindelse med at skadelidte for eksempel er barn, er bevisstløs eller hvis det er snakk om sinnsykdom. Hvorvidt skadelidte kan sies å ha selvskylddevne må vurderes konkret i hver enkelt sak. Bal. § 7 sier ingenting om kravet til selvskylddevne, men dette er kommentert av motorvognkomiteen i Innst. 1957 s. 63 om ”berre lite til last” vurderingen⁴² hvor det er uttalt at ”re-

⁴⁰ Helland (2006) s. 2

⁴¹ Nygaard (1990) s. 173

⁴² Se mer om dette kriteriet under punkt 4.2.1.2

gelen gjelder også ovenfor et barn eller en utilreknelig person som måtte ha medvirket til skaden på en måte som kan bebreides ham. Sjølvskyldvnen bedømmes kokret”.

Det er antatt i teorien at barn må minst ha oppnådd skolealder for å kunne sies å ha egen selvskylddevne. Helst må barnet være 7-8 år, gjerne også eldre. Når det er snakk om barn som medvirker er gjeldende rett at barnet må være fylt 10 år, jf. skl. § 5-1 nr. 1 in fine, jf. bal. § 6.⁴³ Justiskomiteen uttalte likevel at det bør vises varsomhet med å tillegge medvirkning fra barn eldre enn 10 år vekt.⁴⁴ Er det snakk om barn rundt 10 år bør man derfor være tilbakeholden med å bruke medvirkningsregelen i bal. § 7. Det må likevel bli en individuell vurdering i det enkelte tilfelle hvor man tar barnets modenhet og omstendighetene ellers i betraktning. Man finner et beskrivende eksempel i dommen Rt. 2003 s. 433. Saken gjaldt en situasjon hvor en 11 år gammel gutt på sykkel kjørte ned og skadet en fotgjenger på vei til skolen. Det ble uttalt her at guttens handling generelt var å regne som uaktsom atferd, men at han mest sannsynlig handlet på samme måte som andre 11 åringer når skaden skjedde, og at han dermed på grunn av sin alder ikke kunne anses å ha handlet uaktsomt.⁴⁵ Her ser vi altså at guttens alder fikk betydning for aktsomhetsvurderingen.

Det er ingenting i veien for at sinnslidende mennesker kan ha selvskylddevne, se forutsetningsvis skl. § 1-3. Det å ha en sinnslidelse trenger ikke ha noe å si for vedkommendes evne til å opptre i trafikken. Det som er av betydning er om sinnslidelsen var en avgjørende faktor for den skade som er skjedd. Det er derfor bare i de tilfeller hvor den uforsvarlige opptreden i trafikken har en sammenheng med sinnslidelsen at avkortning ikke kan skje på grunn av manglende skylddevne. Dommen Rt. 2015 s. 606 gjelder en sak hvor skadelidte var sinnslidende og derfor ble ansett for ikke å ha skylddevne. Det var snakk om en psykotisk person, som kom alvorlig til skade, som følge av at han fikk et elektrisk støt. Han hadde klart å komme seg inn på en togparkering hvor han klatret opp på taket av en parkert togvogn. Her så Høyesterett på om en psykotisk person er i stand til å medvirke til skaden ”ved egen skyld” slik kravet er i skl. § 5-1 nr. 1. Høyesterett kom til at en psykotisk person ikke kan sies å ha selvskylddevne. Når det i tillegg var årsakssammenheng mellom hans sinnstilstand og skaden, slik at ulykken ikke ville inntrådt om han ikke var psykotisk, kunne det ikke foretas en avkortning i erstat-

⁴³ Engstrøm (2005) s. 111

⁴⁴ Innst. O.nr. 19 1987-88 på side 8

⁴⁵ Rt. 2003 s. 433 avsnitt 59

ningsutbetalingen.⁴⁶ Her var sinnslidelsen avgjørende faktor for at skaden skjedde, og vedkommende fikk dermed ingen avkortning i erstatningen.

I de tilfellene skadelidte er påvirket av selvforskyldt rus skal ikke dette anses som en formildende omstendighet, men heller som klanderverdig når man beruset begir seg ut i trafikken i en slik tilstand.⁴⁷ Er skadelidte beruset skal man bedømme situasjonen på samme måte som man ville gjort om vedkommende var edru. Vurderingen skal skje etter vanlige erstatningsrettslige regler, og man må vurdere om det på tidspunktet for alkoholinntaket kunne regnes som upåregnelig å havne i den aktuelle skadevoldende situasjonen.⁴⁸

4.3.1.1.2 Skyldkrav

Det er av avgjørende betydning for om avkortning kan skje om skadelidte har utvist skyld, samt graden av den utviste skyld. Her vil også selvskylddevnen komme inn i bildet. Bal. § 7 første og annet ledd har et krav om at skadelidte må ha medvirket til skaden ”med vilje eller aktløyse”. Dette betyr at skadelidte må ha handlet uaktsomt eller med forsett for at forsikringsselskapet kan foreta en avkortning i erstatningsutbetalingen.⁴⁹ Ordlyden ”vilje eller aktløyse” er ment å ha samme innhold som uttrykket ”skyld” i skadeerstatningsloven § 5-1, som omfatter både forsett og alle grader av uaktsomhet.⁵⁰ Uaktsomhet er generelt beskrevet som en vurdering av hva man rimeligvis bør kunne forvente av en innsiktsfull og normalt forstandig person som opptrer på det aktuelle området. Bakgrunnen for denne vurderingen finner vi i en rekke dommer.⁵¹ En av disse er Rt. 1973 s. 1364 (Ubåtdommen) hvor en ubåt som gikk på 40 meters dyp ødela tråleren til en nederlandsk fiskebåt. Høyesterett uttalte her at på bakgrunn av den kunnskapen som forelå på skadetidspunktet hadde ubåtsjefen ”handlet i overensstemmelse med gjeldende bestemmelser, vanlig praksis og god skikk. Andre ubåtsjefer ville ikke ha kommet til andre konklusjoner og ville trolig handlet på samme måte”.⁵²

⁴⁶ Se Rt. 2015 s. 606 avsnitt 53

⁴⁷ Engstrøm (2005) s. 113

⁴⁸ Nygaard (1990) s. 179

⁴⁹ Engstrøm (2005) s. 106

⁵⁰ Askeland (2015) lovkommentar til skl. § 5-1 note 303 sist revidert 02.06.2015

⁵¹ Lødrup (2011) s. 131

⁵² Se Rt. 1973 s. 1364 på side 1369

Det er lagt inn enn ”skyldmargin” i bal. § 7 første og annet ledd.⁵³ Når skadelidte kun har opptrådt på en måte som kan karakteriseres som liten uaktsomhet kan det ikke foretas en avkortning. Dette fremkommer av ordlyden ”leggjast berre lite til last”. Vanligvis bruker man ikke i norsk erstatningsrett å skille mellom liten uaktsomhet og vanlig uaktsomhet. Graderingene man ellers opererer med er hendige uhell, simpel eller vanlig uaktsomhet, grov uaktsomhet og forsett. Vanligvis omfattes den lille uaktsomheten av simpel uaktsomhet. Det er derfor noe uvanlig å benytte en slik ”ventil”. Det blir da av interesse hvor grensen mellom hendige uhell og simpel uaktsomhet går. I motorvognkomitéens innstilling fra 1957 er det uttalt om liten uaktsomhet at ”det skal altså ses bort fra de minste grader av aktløyse, fra den mer dagligdagse og uskyldige aktløyse, men – i motsetning til den gjeldende norske regel – ikke fra all aktløyse som ikke kan karakteriseres som grov”.⁵⁴ Bakgrunnen til dette var at den tilsvarende regel i motorvognloven 1926 satte grensen ved grov uaktsomhet. Av dette kan man da lese at den dagligdagse uaktsomhet som små trafikkfeil som vi alle gjør hver dag karakteriseres som liten uaktsomhet.⁵⁵ Vi finner ellers lite veiledning i forarbeidene til bilansvarsloven, og heller ikke så mye å støtte oss på i rettspraksis.⁵⁶ Det er avsagt en dom i Rt. 1969 s. 51 hvor skadelidtes handling ble ansett å være mer enn ”liten uaktsomhet”. Her ble en mann påkjørt da han ”tok skritt til å krysse en gate i Oslo”. Det er her uttalt at det legges til grunn ”som det mest sannsynlige at han først tok et skritt ut i gaten og stanset, hvorpå han beveget seg videre og ble truffet av bilen”.⁵⁷ Retten kom til at det å krysse gaten uten å se seg godt nok for ble ansett å være mer enn bare lite å legge han til last. Når vi skal vurdere denne grensen må vi foreta en helhetsvurdering av situasjonen fra gang til gang hvor vi ser på alle forhold som kan ha betydning, for eksempel alder og erfaring med trafikkbilde, samt situasjonsbildet ellers. Vi ser at skadelidte sikres full erstatning når han kun er å lite å legge til last. Når det er utvist større grad av uaktsomhet blir det opp til rettens skjønn om det skal foretas en avkortning, og eventuelt i hvilken grad.

Når det er utvist forsett fra skadelidtes side er det rimelig at dette får noen konsekvenser, i form av reduksjon i erstatningsutbetalingen. Er det utvist forsett har skadelidte med vilje deltatt i prosessen med å fremprovosere den skadevoldende handlingen. Vi har få eksempler på

⁵³ Nygaard (1990) s. 170

⁵⁴ Innst. 1957 s. 43

⁵⁵ Askeland (2012) Lovkommentar bal. § 7 note 91 sist revidert 02.02.2012.

⁵⁶ Engstrøm (2005) s. 106-107

⁵⁷ Rt. 1969 s. 51 på side 53

dette. Likevel har det hendt at noen bruker trafikken til å ta sitt eget liv. For eksempel har vi situasjonen hvor en fører av en personbil legger seg ut foran en lastebil for å forårsake en frontkollisjon, med den hensikt å ta sitt eget liv. Her har skadelidte fremprovosert skaden med overlegg. Skaden ville ikke inntrådt om vedkommende ikke hadde handlet på den måten som ble gjort. Konsekvensen av dette blir at erstatningen faller helt bort eller at forsikringsselskapet foretar en reduksjon i utbetalingen. Som regel faller erstatningen helt bort i slike tilfeller. Hva som skal skje med erstatningen dersom skadelidte omkommer blir behandlet under punkt 5. Riktignok er det ikke så ofte situasjonen er så klar som i eksemplet over. De aller fleste avkortninger skjer på bakgrunn av utvist uaktsomhet.⁵⁸

Når det gjelder bevisbyrden gjelder de alminnelige bevisbyrdereglene, hvor det vil være forsikringsselskapet som må bevise at skadelidte har vært årsaksfaktor og kan klandres for sin handlemåte. Det kreves alminnelig sannsynlighetsovervekt. Utgangspunktet er at skadelidte skal motta full erstatning for sitt tap. Skal forsikringsselskapet kunne nekte dette er det selskapet som skal sannsynliggjøre at dette er rimelig. Det er en rettferdig tankegang. Det vil kunne føles som en stor belastning for skadelidte om vedkommende selv er nødt til å bevise sin aktsomme handling.

I lov av 16 juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven), heretter referert til som fal, § 4-9 finner vi regler om avkortning i og bortfall av erstatning på grunn av skadelidtes fremkallelse av forsikringstilfellet. Fal. gjelder også på bilansvarets område jf. bal. § 19 fjerde ledd som sier at lovens del A og C gjelder for trafikkforsikring etter bal. Ved forsettlig fremkallelse av forsikringstilfellet vil ikke forsikringsselskapet være ansvarlig og erstatningen bortfaller, jf. fal. § 4-9 (1). Bestemmelsens annet ledd har regler om når skadelidte uaktsomt har fremkalt forsikringstilfellet. Her blir resultatet at ansvaret kan settes ned eller falle bort. Bestemmelsen er beskrivende for den vurderingen som skal skje fra selskapets side og hvordan graden av skadelidtes skyld kommer inn i vurderingen.

4.3.1.1.3 Krav om årsakssammenheng

Både bal. § 7 første og annet ledd har et krav om at det må være adekvat årsakssammenheng mellom skadelidtes uaktsomme eller forsettlige handling og selve skaden.⁵⁹ I erstatningsretten

⁵⁸ Engstrøm (2005) s. 107

⁵⁹ Engstrøm (2005) s. 105

er dette et av tre vilkår for å kunne fastslå et erstatningsansvar. Det må foreligge et økonomisk tap, et ansvarsgrunnlag og en årsakssammenheng mellom den hendelse man knytter ansvarsgrunnlaget til og det økonomiske tapet.

Kravet til årsakssammenheng vurderes etter betingelseslæren. I Rt. 1992 s. 64 (p-pilledom II) fant Høyesterett at det forelå nødvendig årsakssammenheng mellom bruken av en type p-piller og hjernetrombose. Høyesterett uttalte at ”årsakskravet mellom en handling eller unnlatelse og en skade er vanligvis oppfylt dersom skaden ikke ville ha skjedd om handlingen eller unnlatelsen tenkes borte. Handlingen eller unnlatelsen er da en nødvendig betingelse for at skaden inntreffer”.⁶⁰ Handlingen må altså ha vært avgjørende for at skaden fant sted. Hendelsen trenger ikke være den eneste årsaken, men det må være slik at hvis man tenker den aktuelle hendelsen vekk ville ikke skaden ha inntruffet.

Når det gjelder medvirkning er det snakk om at skadelidtes handling er en av flere utløsende årsaker. Et eksempel ser vi i RG 1983 s. 917. Her ble det ikke ansett for å være årsakssammenheng mellom skadelidtes uaktsomhet og skaden. Skadelidte ble 100% ervervsmessig og medisinsk ufør etter en utforkjøring. Det ble konstatert at bilen han kjørte hadde dårlige kjøreegenskaper på grunn av feil lufttrykk i dekkene. Likevel fastslo tingretten at det ikke var tilstrekkelig årsakssammenheng da årsaken til ulykken like gjerne kunne ha vært noe annet siden ”det ikke kunne sies noe klart om årsaken til ulykken”. Se her dommen side 918 til side 919.

Det finnes to unntak fra hovedregelen i betingelseslæren. Dette er adekvanslæren og uvesentlighetslæren. Etter adekvanslæren må det være en ”påregnelig” årsakssammenheng. Årsakssammenhengen må ikke være for tilfeldig eller fjerntliggende.⁶¹ Det vil ikke være mulig å sikre seg mot slike skader ved aktsom opptreden da det er vanskelig å forutse at slike skader vil inntre. For at en skade skal kunne være påregnelig må skadelidte kunne være i stand til å innse at hans eller hennes handlemåte ville kunne øke sannsynligheten for at en skade inntreffer. Er det derimot ingen årsakssammenheng mellom medvirkningen og skaden kan det ikke skje noen avkortning. Dette ser man for eksempel hvis forsikringsselskapet anfører at det skal avkortes fordi skadelidte ikke brukte bilbelte, men hvor dette ikke kan tas til følge fordi bilen

⁶⁰ Uttalelse fra Rt. 1992 s. 64 (P-pilledom II) på side 69

⁶¹ Lødrup (2011) s. 370

stod stille på skadetidspunktet. For eksempel var bilen parkert og skadelidte på vei ut av bilen. Her vil ikke manglende bilbeltebruk ha noen betydning for skaden. Derfor kan man heller ikke kreve at det skal foretas avkortning i skadelidtes erstatningsutbetaling her. Etter uvesentlighetslæren kan man heller ikke ta årsaker som er helt uvesentlige for den skaden som oppstod med i betraktningen. For eksempel vil manglende sikt bakover på grunn av overlastning i bagasjerommet ikke kunne tas med i betraktning dersom skaden skjedde i front. Overlastingen vil derfor her være uvesentlig.

Det er ved vurderingen også nødvendig å skille mellom samvirkende årsaker og medvirkning. Sett i et årsaksperspektiv er synspunktene de samme for henholdsvis medvirkning og samvirke. Forskjellen ligger i at begrepet medvirkning er forbeholdt de tilfeller hvor skadelidte kan bebreides for å ha vært en nødvendig årsaksfaktor. Forhold på skadelidtes side kan også være en samvirkende årsaksfaktor til at en skadehendelse som ville skjedd uansett, fikk et større omfang.

4.3.1.2 Bilansvarsloven § 7 første ledd

Bal. § 7 første ledd er den viktigste avkortningsregelen, og vi kan kalle den for ”hovedregelen” om skadelidtes medvirkning. Grunnen til dette er bestemmelsens generelle utforming, og at den favner nokså vidt. Det er ikke oppstilt noen begrensninger på hvilke typer handlinger som kan medføre avkortning.⁶² Bestemmelsen lyder slik:

”Har skadelidaren medverka til skaden med vilje eller i aktløyse, kan retten minka skadebotkravet eller lata det falla heilt bort, så nær som når skadelidaren kan leggjast berre lite til last. Avgjerda skal retta seg etter åtferda på kvar side og tilhøva elles”.

Dette betyr at dersom skadelidte med forsett eller uaktsomhet på en eller annen måte har medvirket til skaden, eller at skaden fikk et større omfang enn den ellers ville hatt, kan retten redusere erstatningen eller la den bortfalle⁶³. Skl § 5-1 nr. 2 sier at det å ikke begrense skadeomfanget også regnes som medvirkning, noe som også gjelder for medvirkning etter bal. § 7, jf. § 6. Bestemmelsen er en videreføring av strl. ikrl. § 25 som også regulerte skadelidtes plikt

⁶² Helland (2006) s. 3

⁶³ Engstrøm (2005) s. 104

til å begrense skadeomfanget. Dette kan blant annet skje ved å gjennomføre tiltak forut for skaden, for eksempel ved bruk av bilbelte.⁶⁴

I det følgende skal vi gå igjennom vilkårene for å foreta en reduksjon av selskapets ansvar etter bal. § 7 første ledd. På grunn av bestemmelsens generelle utforming må vurderingen om det skal avkortes baseres på en helhetlig vurdering.

For at det i det hele tatt kan være snakk om avkortning må det ha skjedd en eller annen form for medvirkning fra skadelidtes side, jf. ordlyden ”medverka til skaden”. Medvirkning kan som nevnt defineres som at skadelidte ved egen skyld har bidratt til skade på seg selv eller sine ting.⁶⁵ Det trenger heller ikke være snakk om medvirkning til selve den skadevoldende handlingen. Det kan og være medvirkning til økt skadefølge.⁶⁶ Det må altså ha blitt gjort *noe* fra skadelidtes side. Det kan være både en fysisk handling eller en unnlatelse. Skadelidte kan for eksempel ha blitt påkjørt bakfra og pådratt seg nakkeskader. Hvis skadelidte unnlot å oppsøke lege slik at nakkeskadene ble forverret, og medførte et større sykefravær ble skadeomfanget større på grunn av at skadelidte unnlot å oppsøke lege. Et annet eksempel er hvor skadelidte unnlot å bruke bilbelte og av den grunn ble påført større skader i trafikkulykken enn det som ville vært tilfelle om bilbelte ble brukt.

Vurderingen av om det skal foretas en avkortning i erstatningen skal vurderes etter ”åtferda på kvar side og tilhøva ellers”. Dette følger av bal. § 7 (1) in fine. Av dette kan man lese at det skal foretas en helhetlig vurdering hvor man ser på hvor mye skadelidte kan bebreides i forhold til skadevolder. Dette baseres på skylddifferanseprinsippet, som betyr at man ser på hvor grov skyld som er utvist hos de involverte. Jo grovere skyld hos skadevolder, jo mindre avkortning blir dermed foretatt ovenfor uaktsom skadelidte, og omvendt.⁶⁷ Man kan spørre om det fra lovgivers side foreligger en logisk brist her når loven sier at man skal se på forholdene på hver side. Det vil i situasjoner som reguleres av bal. § 7 være forsikringsselskapet som eventuelt skal utbetale erstatning. Det vil jo ikke her være aktuelt å se på forholdene hos for-

⁶⁴ Nygaard (1990) s. 168

⁶⁵ Lødrup (2011) s. 409

⁶⁶ Engstrøm (2005) s. 104

⁶⁷ Haugsvær (2015) s. 4

sikringsselskapet ved vurdering av om avkortning skal skje. Denne ordlyden er hentet fra strl. ikrl. § 25 og årsaken kan være at det her er snakk om et ”etterheng” fra denne bestemmelsen.

4.3.1.2.1 ”Kan”- vurderingen

I bal. § 7 (1) er det oppstilt en mulighet for at retten ”kan” foreta en avkortning dersom skadelidte er ”mer enn berre lite å leggje til last”. Dette innebærer at det ikke er noen plikt for retten til å beslutte at avkortning skal skje selv om vilkårene er oppfylt. Det blir dermed til en viss grad opp til rettens skjønn om avkortning skal skje her eller ikke. Ved denne vurderingen må man følge retningslinjene i bal. § 7 første ledd og vurdere den konkrete situasjonen.

4.3.1.3 Bilansvarsloven § 7 annet ledd

I bal. annet ledd finner vi en særregel om avkortning for skade voldt mens motorvognen står stille. Bestemmelsen lyder slik:

”Gjer ei motorvogn skade medan ho står still og skaden ikkje vert gjord medan vogna vert sett i gang eller stogga, kan retten minke skadebotkravet eller lata det falle heilt bort, jamvel når skadelidaren kan leggjast berre lite til last”.

Egentlig har denne bestemmelsen samme innhold som skl. § 5-1, og man kan derfor tenke at den kan være overflødig. Men formålet med bestemmelsen er å begrense den generelle hovedregelen i bal. § 7 første ledd.⁶⁸ Det som er interessant er at det etter annet ledd kreves utøvd mindre grad av skyld for å kunne avkorte etter annet ledd en første. Dette vil omtales i slutten av punkt 4.3.1.3.

Årsaken til at vi har en egen bestemmelse om skade som oppstår når motorvogn står stille, er at bilansvarets bakenforliggende hensyn her ikke får like stor betydning. Motorvogner er generelt sett å regne som en innretning med et stort skadepotensiale på grunn av bilens iboende egenskaper, herunder høy fart og stor vekt som eksempler. Når bilen står stille minkes skadepotensialet, og faren for at det oppstår alvorlig skade er mindre i disse tilfellene enn når bilen er under fart.⁶⁹ I stor grad vil det ofte være skadelidte selv som er årsaken til skaden når bilen står stille siden den utløsende bevegelsen ofte kommer fra skadelidte selv.⁷⁰ For eksempel ved

⁶⁸ Askeland (2015) Lovkommentar bal. § 7 note 93 sist revidert 15.04.2015.

⁶⁹ Engstrøm (2005) s. 116

⁷⁰ Nygaard (1990) s. 202

at skadelidte sykler inn i en parkert bil og blir skadet. Det vil dermed ikke være dekkende å her anvende ”hovedregelen” om avkortning etter bal. § 7 første ledd.

Annet ledd kommer til anvendelse ovenfor biler som ”står stille”. Her kan vi for eksempel se på situasjonen hvor en syklist eller en fotgjenger treffer en stillestående bil, eller ved de typiske av- og pålessingssituasjonene. Det vil kunne være vanskelig å her påvise at det faktisk var bilen som ”gjør” skaden og bevisspørsmålet vil ofte kunne bli sentralt.⁷¹ Det kan og være uklart hvorvidt uhellet skjer mens bilen står stille, eller stanses eller startes. Situasjonen hvor man for eksempel åpner en bildør og treffer en syklist eller fotgjenger er et eksempel på en situasjon som etter dagens regel ikke omfattes av annet ledd. Denne situasjonen ble behandlet i en dom i Agder lagmannsrett.⁷² Her var situasjonen at skadelidte deltok i et sykkelritt og traff en åpen bildør som resulterte i at han ble skadet. Her ble det å åpne en bildør som regel ansett å skje mens bilen ”vert sett i gang eller stogga”. Situasjonen omfattes derfor ikke av dagens bestemmelse i bal. § 7 annet ledd, men vil heller omfattes av bestemmelsens første ledd.

Det er en videre adgang for forsikringsselskapet til å foreta en avkortning i forsikringsutbetalingen etter annet ledd enn det er etter ”hovedregelen” i første ledd. Avkortning kan bli aktuelt i de tilfellene hvor skadelidte bare kan ”leggjast lite til last”. Det kreves altså utøvd mindre skyld fra skadelidte for å foreta en avkortning og bestemmelsen rammer alle typer uaktsomhet. Man må altså se på skillet mellom de uaktsomme handlingene og de såkalte hendige uhellene når man vurderer om det kan foretas avkortning.⁷³ Grunnen til denne vide regelen er at det ofte vil være på grunn av skadelidtes egen skyld han blir skadet ved å komme borti en parkert motorvogn. Det er skadelidte som da er i bevegelse. I forarbeidene er det om forståelsen av bestemmelsen uttalt det samme. Her kan vi lese at når ”skaden overhodet ikke kan tilskrives noen feil ved motorvognen eller dens anbringelse eller behandling antar man at skadelidte selv som regel må ha hatt en mer eller mindre stor skyld i skaden”.⁷⁴

⁷¹ Nygaard (1990) s. 202

⁷² Rt. 1941 s. 672

⁷³ Engstrøm (2005) s. 116

⁷⁴ Ot.prp nr. 24 1959-60 s. 29

4.3.2 Avkortning som en følge av begrensning i forsikringens dekningsområde

Den neste hovedgruppen av avkortningsregler er avkortningsreglene som følger av en begrensning i forsikringens dekningsområde og som kan betegnes som bortfallregler. Lovgiver fastsetter her at en spesiell handling fører til at erstatningskravet bortfaller. Dette er strenge avkortningsregler.⁷⁵ På bilansvarets område har vi regler om dette i bal. § 7 tredje og fjerde ledd. Disse vil bli gjennomgått i det følgende.

4.3.2.1 Bilansvarsloven § 7 tredje ledd

Bal. § 7 tredje ledd er en særregel som åpner for at erstatningen kan falle helt bort i visse tilfeller. Bestemmelsen lyder slik:

“Skadelidaren kan ikkje få skadebot utan at særlege grunnar er for det, dersom han av fri vilje køyrde eller let seg køyre i den vogna som gjorde skaden endå han visste at vogna var fråvond rette innehavaren med brotsverk”.

I disse tilfellene kan skadelidte ”ikkje få skadebot”. Med andre ord faller erstatningen helt bort. Dette er en strengere regel enn vi finner i ”hovedregelen” i første ledd. Her er resultatet heller unntaksvis at det utbetales erstatning til skadelidte da utgangspunktet etter tredje ledd er at utbetaling ikke skal skje, jf. ordlyden ”ikkje kan få skadebot utan (...)”. Grunnen er rett og slett at behovet for å beskytte skadelidte ikke i like stor grad er til stedet. Skadelidtes befatning med motorvognen har skjedd ved en forbrytelse, og det er derfor ikke like stor grunn til å ”ta vare” på skadelidte på samme måte som etter første og annet ledd. Det foreligger ingen beskyttelsesverdig interesse.

Risikoen for at skader kan skje i slike situasjoner er også større enn i normale trafikksituasjoner.⁷⁶ Føreren kan her være stresset på grunn av den spesielle situasjonen. For eksempel forsøk på å komme seg unna politiet, eller unngå å bli oppdaget. Fokus vil her kunne være rettet mot andre ting enn selve bilkjøringen, og av den grunn kan farlige situasjoner skapes. Dette er noe skadelidte bør være klar over når han velger å sette seg bak rattet eller tar valget om å sitte på.

⁷⁵ Helland (2006) s. 2

⁷⁶ Engstrøm (2005) s. 118

Det som er interessant er at kravet til årsakssammenheng her bortfaller. Tredje ledd åpner for å foreta avkortning selv i de tilfellene hvor skaden og det faktum at bilen var stjålet ikke hadde noen sammenheng. Det skjer en presumpsjon fra lovgivers side om at det er en årsakssammenheng mellom den ulovlige handlingen og skaden.⁷⁷ Resultatet er at bevisspørsmålet får en mindre sentral rolle etter situasjoner som rammes av tredje ledd enn det gjør etter hovedregelen i første ledd. Årsakskravet er nærmest bortfalt her. Siden det her ikke er noe krav om årsakssammenheng, kan man stille spørsmålet om man egentlig kan kalle dette for en medvirkningsregel. Det at man setter seg i en stjålet bil og at skaden skyldes et helt annet forhold innebærer at man jo faktisk ikke ”medvirker” i ordets rette forstand.

Formålet fra lovgivers side er et ønske om å skape en preventiv virkning. Ved å fastsette en såpass streng ”sanksjon” vekkes det forhåpentligvis en vurdering hos potensielle lovbrøyttere. Vi kan her trekke en sammenligning til strafferetten hvor denne tanken er helt sentral. Vi ser her litt av den samme effekten her hvor avkortningen virker som en preventiv trussel. Ved at trusselen faktisk er totalt bortfall gir den også en betydelig større slagkraft. Konsekvensene av at det ikke blir foretatt noen erstatningsutbetaling kan virke svært kraftig på den enkelte. Man kan risikere alvorlige ulykker med alvorlige konsekvenser hvor en manglende erstatning vil virke som en hard ”straff”. Konsekvensen kan virke for streng, hvorav totalt bortfall som nevnt virker veldig alvorlig for den enkelte og kan ved alvorlige ulykker medføre store økonomiske ulemper for den enkelte. På den annen side er det nettopp denne strenge konsekvensen som gir bestemmelsen den ”slagkraften” den faktisk har. Man kan likevel stille spørsmål ved hvorvidt en potensiell forbryter faktisk vil tenke over konsekvensene i forhold til erstatningsutbetalingen når det stjeles en bil. Det er nok ikke trusselen om avkortning i seg selv som i vurderingen da er avgjørende, og viktigheten av prevensjonseffekten er antakelig ikke så fremtredende. Har man først bestemt seg for å stjele en bil vil nok dette gjennomføres likevel. Men man kan heller ikke utelukke at hensynet har en viss effekt.

For at forsikringsselskapet skal kunne nekte å utbetale erstatning må det være snakk om skade voldt med en bil som er ”fråvendt rette eieren med brotsverk”. Dette betyr at bilen som har forårsaket skade må være kommet vedkommende i hende ved en forbrytelse. Ordlyden ”fråvendt” er likevel noe uklar når det kommer til måten dette kan skje på. Man kan tenke seg at

⁷⁷ Engstrøm (2005) s. 117

det ville kreve en eller annen form for fysisk handling når bilen blir ”fråvendt”. For eksempel at man fysisk fjerner den fra ett sted. Men, man kan heller ikke utelukke at det kan være snakk om å ”fråvende” bilen ved svik da dette ikke er avklart i rettspraksis.⁷⁸ Altså at man på en eller annen måte ”lurer” til seg bilen. Mest praktisk er nok likevel vel tyveri og brukstyveri. Bilen må være fratatt rette eieren ved ”brotsverk”. Man må ha skaffet seg tilgang til bilen ved en forbrytelse som kan straffes etter norsk lov.⁷⁹ For å kunne ta stilling til om man står ovenfor et brotsverk må man derfor foreta en strafferettslig vurdering etter straffeloven.⁸⁰ Ordet forbrytelse favner vidt, og i realiteten dekker det alle ulovlige handlinger etter norsk rett. I og med at lovgiver har valgt å benytte ordet ”brotsverk” har dette den konsekvens at alle ulovlige handlinger ikke omfattes likevel. Ordet ”brotsverk” er valgt for å holde forseelsene utenfor da dette er handlinger som ikke er like straffeverdige.⁸¹ Dermed vil det heller ikke være rimelig at erstatningsutbetalingen faller helt bort på grunnlag av en forseelse når dette ikke en gang er handlinger som er å regne for alvorlige nok til å anse for en forbrytelse. Dette skillet er riktig nok opphevet i dagens straffelov. Grunnen er at mange av de handlingene som ble ansett som forseelser etter 1902-loven i dag er å regne som mer alvorlige enn mange av forbrytelsene. Det ble dermed ansett som hensiktsmessig å oppheve dette skillet. På grunn av denne endringen vil man antakelig kunne forvente en utvidelse av begrepet ”brotsverk” i tiden fremover.

Den som er utelukket fra å motta erstatning er den som av ”fri vilje kørde eller let seg køyre” i en motorvogn som er ”fråvendt rette innehaveren ved brotsverk”. Denne bestemmelsen rammer både fører og passasjerer. Her er det et krav om at kjøringen skjer av ”fri vilje”. Kjøringen må altså ikke ha skjedd på bakgrunn av tvang eller lignende press. Aktuelt blir da hvor grensen til slik tvang går. Klart er de tilfellene hvor kjøringen er blitt påtvunget ved makt eller annen skremmende atferd. Her foretas det ikke avkortning. Typisk fysisk maktbruk eller at man blir truet på en skremmende måte. For eksempel ved bruk av våpen. Mer uklart er de situasjonene hvor du av andre årsaker blir truet til å bruke en stjålet bil, eller hvor føles nødvendig. Man kan for eksempel tenke seg at man frykter for sitt liv og finner en bil med nøkkelen i og bruker denne for å komme seg unna situasjonen, eller hvor du trenger akutt legehjelp

⁷⁸ Askeland (2012) Lovkommentar bal § 7 (3) note 99 sist revidert 02.02.2012.

⁷⁹ Engstrøm (2005) s. 121

⁸⁰ Lov 20 mai 2005 nr. 28 om straff (straffeloven)

⁸¹ Askeland (2012) Lovkommentar bilansvarsloven § 7 (3) note 100 sist revidert 02.02.2012.

og den eneste muligheten er frakt til sykehuset i stjålet bil.⁸² De typiske nødrett- og nødvergesituasjonene vil for eksempel her omfattes. Her vil det kunne bli aktuelt å undersøke handlingsalternativene som forelå. Når det kommer til barn og andre mindreårige som lar seg kjøre i en bil fravendt rette eier er situasjonen en annen. Her er det ikke like stor grunn til å la erstatningen bortfalle som ved tilfellene hvor det er en voksen myndig person vi snakker om. Barn vil i slike situasjoner ofte stå i et avhengighetsforhold til sjåføren og dermed ha vansker med å motsette seg kjøringen. Situasjonen kan og være den at barnet er i såpass ung alder at det ikke er i stand til å forstå rekkevidden av det som foregår. Her blir det altså ingen bortfall av erstatning.

En annen gruppe av mennesker som heller ikke kan sies å kjøre av fri vilje er bevisstløse. For eksempel folk som er psykotiske eller søvngjengere. Disse kan ikke sies å være klar over rekkevidden av den handling som skjer og kan dermed heller ikke klandres for dette. Situasjonen vil være en annen hvor vedkommende er bevisstløs på grunn av selvforskyldt rus. Her kan vi tenke oss et senario hvor en overstadig beruset person blir kjørt hjem i en stjålet bil av en venn eller bekjent.⁸³ Her vil det være noe uklart om kravet til ”fri vilje” er oppfylt og man må vurdere forholdene i den konkrete situasjonen man står ovenfor.

En siste situasjon kan være haiker-tilfellene. Her vil ikke nødvendigvis haikeren vite at han eller hun setter seg i en stjålet bil og man kan ikke umiddelbart klandres for dette. Det man må se på er hvordan haikeren forholder seg etter at vedkommende har fått vite at det er snakk om en stjålet bil. Så lenge haikeren ikke er klar over at bilen er stjålet vil ikke den bakenforliggende begrunnelsen for å foreta avkortning være dekkende for situasjonen, og det må derfor tilkjennes full erstatning i disse tilfellene.

Det neste vilkåret i bestemmelsen, ”visste at vogna er fravend rette innehaver”, henger nøye sammen med det som er behandlet over. Det er her krav om positiv kunnskap og vi kan igjen se på haike-eksemplet hvor det først var da haikeren fikk kunnskap om at bilen var stjålet at bortfall av erstatning kunne bli aktuelt. Uaktsom uvitenhet rammes ikke av denne bestemmel-

⁸² Engstrøm (2005) s. 118

⁸³ Engstrøm (2005) s. 119

sen. Vilkåret er underlagt alminnelig bevisbedømmelse og det er antakelig her et krav til sterk overvekt av sannsynlighet jf. overvektsprinsippet.⁸⁴

Bal. § 7 tredje ledd åpner for en mulighet til å utbetale erstatning selv om det foreligger grunnlag for bortfall. Dette kan skje når ”særlege grunnar er for det”. Vi kan se på denne muligheten som en slags sikkerhetsventil for de spesielle tilfellene.⁸⁵ Bestemmelsen er i teorien omtalt som en ”nåderegel”.⁸⁶ Vi må derfor vurdere hva som er å regne for ”særlege grunnar”. En aktuell problemstilling er om man kan ta konsekvensene av trafikkuhellet med i vurderingen av om et er snakk om særlige grunner. Typisk hvor skadelidte har fått store fysiske skader med stor alvorlighetsgrad. Dette ble kommentert av Høyesterett i Rt. 1986 s. 543. Høyesterett avslo her krav om erstatning etter at en bil kolliderte med en lykt Stolpe, hvor føreren av bilen var alkoholpåvirket. Her uttalte Høyesterett at man ”må se hen til skadelidtes forhold i forbindelse med selve kjøringen som har ført til skaden”.⁸⁷ I dette ligger det at man kun skal se på forholdene rundt selve kjøringen, og at det ikke vil være aktuelt at etterfølgende konsekvenser tas med i vurderingen av om avkortning skal skje. Likevel kan man ikke utelukke at det i noen tilfeller vil kunne være aktuelt å trekke inn etterfølgende forhold. Dette kan være av hensyn til skadelidtes familie, den økonomiske situasjonen, forholdene rundt bilturen og lignende. At det er en adgang til å ta slike forhold i betraktning finner vi uttalelse om i dommen Rt. 1994 s. 1461. Denne dommen gjaldt en sak hvor skadelidte var passasjer i en bil med en ruspåvirket fører når ulykken skjedde. Høyesterett påpekte her at det sentrale ved vurderingen av om avkortning skulle skje var forholdene rundt selve kjøringen. Men, at man ”ikke kunne utelukke at etterfølgende omstendigheter kan ha en slik særlig karakter og tyngde at de vil kunne tillegges vesentlig betydning”.⁸⁸ I en nyere dom i Rt. 2008 s. 1759 ble spørsmålet om det skulle tas stilling til de tragiske etterfølgende omstendighetene kommentert. Her var det snakk om krav om erstatning etter trafikkulykke hvor skadelidte var passasjer i fluktbil etter ran. Høyesterett fant her at det i den aktuelle situasjonen ikke var adgang til dette da skadelidte selv hadde vært delaktig i ranet og tyveriet av fluktbilen og var klar over at

⁸⁴ Ot.prp. nr. 72 (1991-1992) på side 76-77

⁸⁵ Engstrøm (2005) s. 119

⁸⁶ Nygaard (1990) s. 218 og Engstrøm (2005) s. 119

⁸⁷ Rt. 1986 s. 543 side 547 og Engstrøm (2005) s. 120

⁸⁸ Se dommen Rt. 1994 s. 1461 på siden 1466

bilen var ”fråvendt rette eier ved brotsverk”. Det var såpass mye å klandre skadelidte her at han derfor ikke kunne tilkjennes erstatning.⁸⁹

4.3.2.2 Bilansvarsloven § 7 fjerde ledd

Før en endring i bal. § 7 i juni 2001 var dagens bestemmelse i fjerde ledd en del av dagens tredje ledd. Nærmere bestemt den gang lovens § 7 tredje ledd bokstav a. I dag er fjerde ledd skilt ut som en egen bestemmelse. Bakgrunnen for dette var at staten på bakgrunn av Finangerdom I⁹⁰ ble dømt til å betale erstatning i tråd med motorvogndirektivet, se Rt. 2005 s. 1365 (Finangerdom II), ved at førerens alkoholpåvirkning fikk betydningen for passasjerens erstatningskrav, uten at hennes konkrete medvirkningsansvar ble vurdert. Står man i dag ovenfor en sak om avkortning overfor passasjer i for eksempel en promillekjøringssak må man i dag anvende den mildere bestemmelsen i første ledd.⁹¹

Bal. § 7 fjerde ledd lyder slik:

”Skadeliden vognfører som kørde den vogna som gjorde skaden, kan ikkje få skadebot utan at særlege grunnar er for det dersom han visste eller måtte vita at vogna vart nytta i samband med eit brotsverk eller at han var påverka av alkohol eller andre rusande eller døyvande råder (...).”

Det er et krav om at føreren ”visste eller måtte vita” at motorvognen var benyttet i forbindelse med en forbrytelse, eller at han var påvirket av alkohol eller andre rusmidler. Ordlyden ”visste” byr her ikke på problemer, se her omtale om dette kriteriet under punkt 4.3.2.1. Her kreves det positiv kunnskap. Det som er interessant å se på er hva som ligger i kriteriet ”måtte vita”. Det må kunne klandres skadelidte at han ikke visste om de klanderverdige forhold jf. ordlyden *måtte* vita. Høyesterett går inn på dette kriteriet i Rt. 1978 s. 321. Dommen gjaldt en sak hvor en person ble kjørt hjem av en annen etter et selskap hvor det ble drukket ”atskillig”. Passasjerens ble her alvorlig skadet ved at bilen kolliderte med en stolpe i stor fart. Her ble forsikrings-selskapet frikjent fra å utbetale erstatning fordi passasjerens ”måtte vita” at føreren var beruset. Høyesterett uttalte angående uttrykket at det ”etter vanlig språkbruk ligger det i «måtte forstå» eller «måtte vita» at man har for seg en situasjon som ut fra en normal bedømmelse gjør en

⁸⁹ Rt. 2008 s. 1759 i avsnitt 30

⁹⁰ Rt. 2000 s. 1811

⁹¹ Innst.O.nr.92 (2000-2001)

mulig uvitenhet uforståelig”.⁹² Her hadde passasjeren vært sammen med føreren hele kvelden i et lite selskap med 6 mennesker og hadde derfor gode muligheter til å få med seg at føreren hadde drukket alkohol. Man må altså se på hvorvidt det er uforståelig å se for seg at vedkommende ikke forstod at bilen var benyttet i forbindelse med en forbrytelse, eller at vedkommende er påvirket av alkohol eller andre rusmidler. Det er likevel på det rene at man med ”måtte vita” ikke krever at det er utvist forsett. Men, simpel uaktsomhet vil heller ikke være nok.⁹³ Det er antatt at ordlyden her har samme innhold som i den gamle straffelovens⁹⁴ § 317.⁹⁵ Det er uttalt i Rt. 1960 s. 1409, som gjaldt en straffesak om etterfølgende inntak av alkohol etter en trafikkulykke. Her ble det uttalt at uttrykket ”måtte vita” krever ”kvalifisert uaktsomhet”. Kvalifisert uaktsomhet ligger opp mot grensen til grov uaktsomhet. Det må altså være mye å klandre føreren for ikke å vite om de konkrete forhold.

Avkortning kan etter bal. § 7 fjerde ledd litra a skje når føreren ”visste eller måtte vita at vognen vart nytta i samband med brotsverk”. Som nevnt over utelukkes forseelsene. Eksempler på slike situasjoner er hvor motorvognen benyttes til bort- transportering av tyvegods eller som fluktbil ved innbrudd eller ran, flukt fra politiet eller lignende.⁹⁶ Motorvognen må i hvert fall ha blitt ”nytta i samband med” selve forbrytelsen, altså ha hatt en vesentlig betydning for utførelsen av forbrytelsen. For eksempel ved at den ved ran vil ha betydning for fluktmulighetene ved utførelsen av ranet. Har ikke motorvognen hatt betydning for forbrytelsen vil det ikke kunne avkortes i erstatningsutbetalingen på bakgrunn av bal. § 7 fjerde ledd litra a.⁹⁷

Etter bal. § 7 fjerde ledd litra b kan det forets avkortning i erstatningsutbetalingen dersom skadelidte var fører av bilen og ”var påverka av alkohol eller andre rusande eller døyvande råder”. Det er dette alternativet hvor det finnes mest rettspraksis. For å vurdere avkortning etter dette alternativet blir det av avgjørende betydning om føreren var ”påverka”. Lovteksten har selv en presisering av når føreren er regnet som ”påverka”. Dersom føreren hadde ”større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,5 promille eller ei alkoholmengd i kroppen som kan føre

⁹² Rt. 1978 s. 321 på side 325

⁹³ Engstrøm (2005) s. 123

⁹⁴ Lov av 22.mai 1902 nr. 10

⁹⁵ Dagens lov (straffeloven av 20.mai 2005 nr. 28) § 332 bruker ikke denne ordlyden, derfor benyttes den gamle bestemmelsen.

⁹⁶ Engstrøm (2005) s. 123

⁹⁷ Nygaard (1990) s. 213-214

til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet, eller større alkoholkonsentrasjon i utandingslufta enn 0,25 milligram per liter luft” regnes han uansett for å være ”påverka” i lovens forstand. Etter lovendring i januar 2001⁹⁸ er promillegrensen for motorvogn satt til 0,2 promille, jf. lov 18.juni 1965 nr. 4 om veitrafikk (veitrafikkloven), heretter referert til som vtrl, § 22. Bilansvarsloven er fortsatt ikke endret for å samsvare med denne endringen. Lavpromilletilfellene omfattes altså ikke etter bal. § 7 fjerde ledd litra b. Dette er promille mellom 0,2 og 0,5 promille. Det skal altså mer til for å anses som påvirket etter bal. § 7 fjerde ledd litra b enn etter vtrl. § 22. Årsaken til dette er at bortfall eller avkortning av erstatning vil kunne ramme skadelidte urimelig hardt i de tilfellene hvor promillekonsentrasjonen er nærme den nedre grensen. Dette fremkommer i Ot.prp nr. 26 (1999-2000) hvor det på side 24 står at “en slik følge av kjøring med promille mellom 0,2 og 0,5 kan økonomisk sett få vesentlig større og mer inngripende følger enn den strafferettslige reaksjonen”. Vi har i RG 1993 s. 263 et eksempel på at føreren ble frikjent for promillekjøring, men hvor det likevel ble foretatt avkortning etter denne bestemmelsen. På denne tiden var riktignok promillegrensen 0,5 promille. Grunnen til dette var at lagmannsretten forutsatte at ”en vesentlig del av alkoholinntaket kunne ha skjedd umiddelbart før kjøringen ble påbegynt, og at så vel opptaket av alkohol i blodet som forbrenningen av alkohol kunne være redusert på grunn av nedkjøling som følge av hjerneskaden”. Lagmannsretten fant det likevel bevist at han hadde kjørt i alkoholpåvirket tilstand, og avkortning ble foretatt. Det er riktignok ikke utelukkende et krav om at man må være påvirket av alkohol. Dette gjelder også for ”andre rusande eller døyvande råder”. Dette dekker blant annet narkotiske stoffer og sterke legemidler.

Bal. § 7 fjerde ledd litra b gjelder føreren. Som regel vil det ikke være noen tvil om hvem dette er. Men dette kan likevel i noen situasjoner være problematisk. For eksempel hvor passasjerer griper rattet og i realiteten tar over kjøringen. Her kan man ikke anse den opprinnelige føreren som fører når uhellet inntreffer i en slik situasjon. En annen situasjon finner vi ved øvelseskjøring. Her vil det være passasjerer som faktisk er å regne for ”fører”. Vi finner dette regulert i vtrl. § 26 femte ledd. Dette forutsetter riktignok at formålet med kjøringen er øvelseskjøring, og at den som sitter i passasjeret er klar over ansvaret dette innebærer. Vi kan se på dommen Rt. 1984 s. 1246. Denne gjaldt en sak hvor en beruset passasjer øvelseskjørte med en edru 19 år gammel jente bak rattet hvorav turen endte i en utforkjøring hvor passasje-

⁹⁸ lov av 22.september 2000 nr. 79

ren ble sterkt skadet. Her var problemstillingen hvorvidt den berusede passasjerer kunne regnes som fører fordi han hadde øvelseskjørt med jenta. Høyesterett kom til at passasjerer ikke kunne være å anse som ”køyrar” av bilen. Grunnen var at det språklig ville være feil å kalle passasjerer for ”køyrar” når det faktisk var jenta som kjørte bilen. Rettskildebildet ellers ga retten ingen holdepunkter for et utvidet førerbegrep. Retten pekte også på at formålet bak vegtrafikkloven er et annet enn det som ligger bak bilansvarsloven hvor det sentrale vil være reparasjonshensynet.⁹⁹ Derfor kunne ikke det faktum at vegtrafikkloven oppstiller passasjerer som fører i øvelseskjøringssituasjonen være av betydning i denne saken.

Før en lovendringen i 1985 krevde man ikke årsakssammenheng mellom påvirkningen eller skaden. I dag finner vi et slikt krav i bestemmelsens andre setning, om at regelen ikke gjelder dersom man må legge til grunn at skaden ikke ville skjedd hvis føreren ikke hadde vært påvirket. Med denne lovendringen har vi fått en oppmykning. Dette betyr at det etter lovendringen kreves en ”egentlig medvirkning”. Det holder ikke at skade skjer av andre grunner, for eksempel motorhavari, mens føreren er alkoholpåvirket. Påvirkningen må være en faktisk årsak til at skade oppstod.¹⁰⁰

5 Avkortning ovenfor andre enn den direkte skadelidte

5.1 Innledning

Til nå har situasjonen hvor det er skadelidte selv som er mottaker av erstatningen det er snakk om å avkorte i, blitt presentert. Avkortningsreglene gjelder ellers også likt ovenfor alle skadelidte, også utenforstående som for eksempel fotgjengere. Dette kan vi lese av at lovgiveren jevnt over benytter ordet ”skadelidte” uten noen utdyping. Vi finner også støtte for dette i skl. § 5-1 nr. 3. Unntaket er bal. § 7 fjerde ledd som henviser til ”skadeliden vognfører”. I visse tilfeller kan det bli relevant å avkorte ovenfor andre personer enn den som er direkte skadelidt, det er dette som kalles passiv identifikasjon. Dette begrepet blir nærmere utdypet under punkt 5.2. Det mest praktiske eksemplet vil være avkortning ovenfor etterlatte etter den direkte skadelidte, altså ved forsørgertapserstatning. Andre eksempler kan være passiv identifikasjon mellom aksjeselskap og aksjonær, eller ansvarlig selskap og selskapsdeltaker.¹⁰¹ Etter bal. § 6 er forsørgertapserstatning erstatning som dekkes av trafikkforsikringen. Forsørger-

⁹⁹ Se Rt. 1984 s. 1246 på side 1260

¹⁰⁰ Engstrøm (1990) s. 124

¹⁰¹ Askeland (2002) s. 382-383

tapserstatning er etter skl. § 3-4 erstatning for tap av forsørger som ved dødsfall tilkommer den eller de etterlatte som avdøde ved dødsfallet helt eller delvis forsørget. Det er ikke noe krav om at forsørgelsen skjer fordi vedkommende har en plikt til å forsørge. Det avgjørende er hvorvidt vedkommende faktisk var forsørger for noen, når han eller hun døde. Det kan og være snakk om både full forsørgelse eller delvis forsørgelse.

I det følgende presenteres adgangen til å foreta reduksjon i erstatningsutbetaling som utbetales til andre enn den direkte skadelidte. Årsaken til at det i fremstillingen benyttes en del plass på denne tematikken er at det har skjedd en rettsutvikling her de senere år, og vi ser at dette er et høyst aktuelt tema. Det foreligger også to relativt ferske høyesterettsdommer, og det er interessant å foreta en vurdering av den effekten disse dommene vil kunne ha på rettstilstanden videre. Det vil bli forsøkt kartlagt hvordan slik avkortning blir gjort i dag, samt i hvilken utstrekning. Spørsmålet er altså om gjenlevende ektefelle får samme avkortning som avdøde ville fått om vedkommende hadde overlevd. Dette formuleres som et spørsmål om gjenlevende ektefelle identifiseres med avdødes handlinger.

5.2 Hva er identifikasjon?

Identifikasjon betyr at handlinger begått av andre regnes som begått av erstatningssøker. I norsk erstatningsrett skiller vi mellom aktiv og passiv identifikasjon hvorav det innen oppgavens tema er den passive som er av interesse. Aktiv identifikasjon vil si at man blir erstatningsansvarlig for skade voldt av andre enn en selv. Her er arbeidsgiveransvaret et eksempel. Passiv identifikasjon er reduksjon i eller bortfall av erstatningsutbetaling på grunn av culpøst forhold som skyldes personer den sikrede eller skadelidte blir identifisert med.¹⁰² Man sier at man behandler A som om han var B. Passiv identifikasjon kan forekomme både innenfor og utenfor kontrakt, med og uten hjemmel i lov.¹⁰³

5.3 Identifikasjon ved medvirkning etter bilansvarsloven

Når man snakker om identifikasjon på bilansvarets område er det snakk om situasjoner hvor man identifiserer den som skal motta erstatningsutbetalingen med den som har medvirket til skaden.¹⁰⁴ Dette kan være situasjonen hvor skadelidte, som medvirket til at skaden skjedde,

¹⁰² Askeland (2002) s. 21

¹⁰³ Askeland (2002) s. 305

¹⁰⁴ Nygaard (1990) s. 180.

døde i en trafikkulykke, og hvor erstatningen skal gå til de etterlatte. Det interessante blir hva som skal skje med denne erstatningen og om de etterlatte behandles på lik linje som skadelidte selv. Nå vil den utviklingen en som har skjedd på området gjennomgås, noe som er nødvendig for å forstå hvorfor rettstilstanden er slik den er i dag.

I 1961 da vi fikk dagens bilansvarslov var det sikker rett at bal. § 7 åpnet for full identifikasjon mellom etterlatte og den direkte skadelidte. At det kan skje full identifikasjon vil si at den som mottar erstatningsutbetalingen får avkortet utbetalingen i like stor grad som den direkte skadelidte ville ha fått. Dette var samme oppfatning som det som fulgte av dagjeldende strl. ikrl. § 25 tredje ledd. Denne bestemmelsen var kommet til blant annet med fokus på etterlattes erstatningskrav ved forsørgertap. Retten kom som regel til at det skulle skje full identifikasjon. Altså, at erstatningen ble nedsatt i samme utstrekning som den ville blitt gjort om skadelidte ikke døde. Dagens bestemmelse i bal. § 7 tilsvarer strl. ikrl. § 25 tredje ledd, noe som også gjelder identifikasjonsadgangen. Vi kan lese dette av forarbeidene, jf. Innst.1957 s. 63 hvor det fremkommer at ”de etterlatte som krever erstatning for tap av forsørger, skal i forhold til paragrafens regler solidariseres (identifiseres) med den drepte.”¹⁰⁵

I 1985 så man en endring i rettstilstanden mot en mer liberal tankegang ved opphevelsen av strl. ikrl. § 25, hvor vi fikk den nye skl. § 5-1. Den generelle identifikasjonsregelen finner man i skl. § 5-1 nr. 3. Vi skal nå se på hva denne endringen førte med seg. Den gamle regelen i strl. ikrl. § 25 inneholdt en hjemmel for passiv identifikasjon ved erstatning for tapt forsørger. Lovendringen førte med seg en diskusjon om hvorvidt det fortsatt skulle være adgang til å foreta en full identifikasjon også etter de nye reglene i skl. § 5-1. Formålet med den nye bestemmelsen i skl. § 5-1 nr. 3 var ikke å gi en klar hjemmel for identifikasjon, men heller å henvise til regler om identifikasjon i andre lover. Dette kan vi lese av Ot.prp.nr. 75 (1983-1984) på side 64 hvor justisdepartementet utaler at ”departementet ikke har hatt til hensikt å avklare området for passiv identifikasjon i erstatningsretten. Meningen med den foreslåtte bestemmelse er bare rent opplysende å vise til gjeldende regler om passiv identifikasjon, slik disse direkte eller indirekte fremgår av lovgivingen eller er utviklet gjennom rettspraksis”. En aktuell problemstilling blir da hvordan man etter dette skulle forholde seg til den praksis som var utviklet på området. Som regel oppheves også prejudikativ virkningen av den tilhørende

¹⁰⁵ Nygaard (1990) s. 180

praksisen når lovgivingen endres. Justisdepartementet uttalte i Ot.prp. nr. 75 (1983- 1984) på side 64 at praksis her ikke var knyttet så tett opp til selve regelen i strl. ikrl. § 25, og at denne likevel skulle videreføres. Som vi kan se av dette var det tilsynelatende ikke lovgivers mening å endre den praksis vedrørende identifikasjon som forelå ved lovendringen. Likevel kommer det senere frem gjennom et brev fra Justisdepartementet til Stortingets justiskomite at departementet ikke hadde ment det slik. I Innst.O. nr. 92 for 1984-85 på side 6 sier justisdepartementet at det ikke skal skje en automatisk avkortning i eller bortfall av erstatning ved identifikasjon. Grunnene det ble lagt vekt på var at det kan virke urimelig at skadelidtes uforsiktige atferd skal gå ut over hans etterlatte. Det ble skrevet at deres behov for erstatning fortsatt var like presserende, og uavhengig av omstendighetene rundt trafikkulykken. Det ble også lagt vekt på at det å føre en såpass streng praksis uansett ikke ville ha noen betydning for andres opptreden i trafikken. De aller fleste vil nok forsøke å unngå personskade og død så godt de kan, uavhengig av de ”sanksjoner” som eventuelt truer. Komiteen mente at den eneste begrunnelsen for slik streng praksis måtte være hensynet til skadevolder, da det vil kunne virke urettferdig for skadevolder å dekke et fullt erstatningskrav når skadelidte selv har bidratt til skaden. Rekkevidden av dette argumentet blir likevel mindre når skadevolder uansett er dekket av en ansvarsforsikring. Derfor mente komiteen at ”de etterlattes krav alminneligvis står på egne ben”. Denne uttalelsen endte opp med å bli det sentrale rettsgrunnlag for den nye praksisen rundt identifikasjon, da uttalelsen var såpass klar og bygde på en grundig drøftelse av de aktuelle hensyn. Vi kan dermed se at den strenge regelen fra straffelovens strl. ikrl. § 25 nå har blitt myknet opp, og at det etter denne lovendringen har skjedd en endring i rettstilstanden på dette området.¹⁰⁶

Vi snakker her om en identifikasjon med skadelidte etter bilansvarsloven. De reglene som er gjennomgått til nå gjelder generelt. Derfor må man vurdere hvorvidt den samme utviklingen har funnet sted på bilansvarets område. Likheten mellom skl. § 5-1 og bal. § 7 er stor, og det er ingen grunn til at ikke den samme endringen som gjaldt skl. § 5-1 også må gjelde bal. § 7. Grunnen til dette er at begge bestemmelsene i realiteten har samme innhold, og dermed bør praksis være den samme.¹⁰⁷

¹⁰⁶ Nygaard (1990) s. 181- 182, Askeland (2002) s. 409 – 411 og Nygaard (2007) s. 316-317

¹⁰⁷ Nygaard (1990) s. 183

Denne forståelsen finner vi i Rt. 1997 s. 149 (Sunndaldommen). Her gjaldt saken om de etterlatte etter en avdød passasjer skulle identifiseres med avdøde slik at erstatningen bortfalt. Både passasjeren og føreren i den aktuelle ulykken hadde høy promille. Høyesterett uttalte her at ”det foreligger således en prinsipiell uttalelse fra justiskomiteen med tilslutning av Stortinget som forutsetter at den lovbestemmelse som ble vedtatt, skulle praktiseres slik at de etterlattes krav på erstatning for forsørgertap som den store hovedregel skulle ha et selvstendig vern. Selv om det ikke ble foretatt noen endring av lovteksten eller høring som nevnt i justisdepartementets uttalelse, må det legges til grunn at lovrevisjonen i 1985 har medført en betydelig endring av rettstilstanden når det gjelder passiv identifikasjon ved forsørgertap”.¹⁰⁸ Resultatet i denne dommen var 50 % avkortning i erstatningsutbetalingen. Høyesterett gikk også her inn på forholdet mellom de ulike leddene i bal. § 7. Det ble uttalt at ulykker som omfattes av bal. § 7 første og annet ledd står i en noen annen stilling enn ulykker som reguleres av bestemmelsens tredje (og fjerde ledd). Grunnen til dette er den restriktive praktiseringen av særlig bal. § 7 fjerde ledd. Reglene om kjøring i ruspåvirket tilstand har en særlig begrunnelse i forhold til første ledd, og er av denne grunn utformet strengt. Herunder kravet om at føreren kun kan motta erstatning dersom det foreligger ”særlige grunner”. Likevel uttalte Høyesterett at man ikke her kunne kreve like en streng praksis på bakgrunn av de etterlattes selvstendige erstatningsrettslige vern. Erstatning skulle derfor fortsatt være hovedregelen, men man kunne ta avdødes medvirkning til skaden med i vurderingen om det likevel skulle foretas en identifikasjon.¹⁰⁹ Vi ser altså her at Høyesterett er mindre tilbakeholden med å foreta identifikasjon etter dagjeldende tredje ledd enn etter ”hovedregelen” i første ledd.

Bakgrunnen for å foreta en identifikasjon er at det for skadevolderen kan virke urimelig å bli ansvarlig for hele erstatningssummen ovenfor skadelidtes etterlatte når vedkommende ikke ville blitt ansvarlig i like stor grad direkte ovenfor skadelidte. Dette argumentet får likevel mindre betydning når skadevolderen er dekket av en ansvarsforsikring. Skal det ikke skje en identifikasjon i disse tilfellene har dette den konsekvens at trafikkforsikringens dekningsområde utvides. Dette igjen vil kunne få konsekvenser for forsikringspremien. Forsikringspremien vil kunne økes, og ansvaret pålegges dermed selskapets resterende forsikringstakere. Vi ser dermed at resultatet av oppmykningen er at kostandene økes. Likevel er det en bedre løs-

¹⁰⁸ Se Rt. 1997 s. 149 på side 154

¹⁰⁹ Se Rt. 1997 s. 149 på side 156 (mindretallet) og på side 158 nederst (annenvoterende)

ning at man sikrer seg mot denne konsekvens på et tidlig stadium ved at forsikringspremien blir dyrere, enn ved at man opplever denne konsekvensen når erstatningstilfellet inntreffer.

Den praksis som har utviklet seg i norsk rett vedrørende passiv identifikasjon av etterlatte skiller seg ut i forhold til rettspraksis i andre land. Vi ser at det gjennomgående internasjonalt er en tendens til at det som hovedregel foretas identifikasjon med skadelidte ovenfor etterlatte.¹¹⁰

5.4 Rettstilstanden i dag

Etter den foregående gjennomgang ser vi at det nå etter norsk rett som utgangspunkt gis en adgang til å foreta passiv identifikasjon av etterlatte.¹¹¹ Rekkevidden av dette må likevel undersøkes nærmere. På grunn av den omfattende utviklingen praksisen rundt identifikasjon har vært gjenstand for de senere årene, vil det derfor være interessant å undersøke dagens praksis for å kartlegge rekkevidden av adgangen til å foreta en identifikasjon etter dagens regler.

Ved vedtakelsen av bilansvarsloven i 1961 var det sikker praksis at det skulle skje en full identifikasjon, hvor det deretter skjedde det en oppmykning ved lovendringen i 1985 ved innføringen av skadeerstatningsloven som åpnet for at avkortning ved identifikasjon skjedde etter en konkret vurdering, se mer om dette under punkt 5.3. Det vil derfor være interessant å undersøke hvordan dette praktiseres i dag. Vi vil se på situasjonen der avdøde var fører og situasjonen hvor avdøde var passasjer. Vi vil og se om det er noen forskjell i praksisen her.

Før en lovendring i 2001 gjaldt reglene om avkortning fordi føreren var påvirket også passasjerer. I dag gjelder regelen i fjerde ledd om erstatningsbortfall på grunn av promillekjøring kun føreren. Avkortning ovenfor passasjer er likevel ikke utelukket, men dette skjer da etter den mindre strenge bestemmelsen i første ledd. Den rettsutviklingen som vi hittil har sett vedrørende identifikasjon gjelder for passasjerer. Vi må derfor nå se på hvordan dette speiler seg i de tilfellene hvor den skadelidte medvirker er fører.

¹¹⁰ Askeland (2002) s. 411

¹¹¹ Askeland (2002) s. 409 nederst

Det finnes her to relativt ferske dommer fra Høyesterett på dette område, en fra desember 2014 og en fra februar 2015. Disse vil i det følgende bli presentert, og det skal undersøkes hva disse dommene har å si for rettstilstanden vedrørende passiv identifikasjon av etterlatte i dag.

Den første dommen er Rt. 2014 s. 1192. Denne saken gjaldt en sak om utmåling av erstatning for forsørgertap til de etterlatte etter avdød fører etter en trafikkulykke. Føreren var alkoholpåvirket og Høyesterett kom til at erstatningen skulle avkortes med 20 % på grunnlag av delvis identifikasjon mellom de etterlatte og føreren. Her fravek Høyesterett sin tidligere avgjørelse avsagt i Rt. 1997 s. 149 (Sunndaldommen) hvor det ble foretatt en avkortning på 50 % fra forsikringsselskapets side. Grunnene til dette er mange, og det er disse som i det følgende vil bli gjennomgått.

For det første gjaldt Sunndaldommen en problemstilling som i dag ikke er aktuell. Grunnen til at denne ikke lengre er aktuell er at utelukkelsesregelen for promilletilfellene gjaldt både fører og passasjer på den tiden da denne dommen ble avsagt noe som svekker dommens prejudikatverdi. I dag gjelder utelukkelsesregelen for promillekjøring kun for fører. Høyesterett kommer i dommen fra 2014 med kritikk vedrørende begrunnelsen i Sunndaldommen hvor selve avkortningsprosenten ikke ble kommentert bortsett fra en henvisning til ”avdødes forhold”.¹¹² De mente at begrunnelsen var for tynn.

Det avgjørende for Høyesterett i Rt. 2014 s. 1192 var riktignok den betydelige rettsutviklingen som har skjedd siden Sunndaldommen ble avsagt da Høyesterett mente at dette førte til at resultatet i 2014-dommen måtte bli et annet. I dommen fra 2014 ble det uttalt at det ville være vanskelig å akseptere at de etterlatte etter en ruspåvirket fører skulle ha et dårligere vern enn passasjeren. Høyesterett uttalte her at det normalt ikke foretas identifikasjon for de etterlatte etter passasjerer. Derfor skulle man tro at etterlatte etter føreren heller ikke skulle identifiseres med han. Høyesterett slo likevel fast at dette ikke skulle være tilfelle. Grunnen var at sjåføren har kontrollen over kjøringen på en mye mer avgjørende måte enn hva passasjeren kan ha, og kan påvirke hvordan kjøringen ender. Høyesterett pekte på at dette ville føre til at de to gruppene etterlatte derfor må behandles noe ulikt, og fastslo dermed at det skulle foretas en avkortning på 20 %. Vi ser her den samme tendensen som vi så i Sunndaldommen om at Høyesterett

¹¹² Rt. 2014 s. 1192 avnitt 40

terett er ikke er like tilbakeholden med å foreta avkortning ovenfor de etterlatte i tilfeller etter særregelen i bal. § 7 fjerde ledd enn den alminnelige medvirkningsbestemmelsen i bestemmelsens første ledd. Likevel måtte den rettsutviklingen som har funnet sted føre til en mindre avkortning i erstatningen enn etter Sunndaldommen.

I tillegg la Høyesterett her vekt på sosiale hensyn og hvorvidt en høyere avkortningsgrad ville virke hardt økonomisk på de etterlatte. Høyesterett kom til slutt til at det skulle foretas en avkortning i erstatningsutbetalingen på 20 %. Denne dommen bidro dermed til en betydelig utvikling på området og en styrking av de etterlattes erstatningsrettslige vern da avkortningen er betraktelig lavere enn etter tidligere praksis.

I 2015 fikk vi enda en dom, Rt. 2015 s. 141, som gjaldt to spørsmål som ikke tidligere er behandlet. Her ser vi en styrkning av de etterlattes vern i forhold til hva som er lagt til grunn i tidligere saker om lignende forhold. Her var det spørsmål om avkortning på grunn av to forhold, manglende forsikring, samt kjøring med promille. Høyesterett kom her til at erstatningen skulle avkortes med til sammen 30 %, 20 % på grunn av promillekjøring og 10 % på grunn av manglende forsikring. Dette begrunnet retten med at det her er snakk om å foreta avkortning i erstatningsutbetalingen på bakgrunn av bal. § 7 fjerde ledd litra b. Høyesterett viste til Rt. 2014 s. 1192 hvor det ble pekt på at Høyesterett er ikke er like tilbakeholden med å foreta avkortning ovenfor de etterlatte etter bal. § 7 tredje og fjerde ledd enn etter den alminnelige regelen i første ledd. Dette på grunn av bestemmelsenes særlige begrunnelse. I denne saken er det snakk om promillekjøring, og begrunnelsen for å foreta avkortning i erstatningsutbetalingen vil basere seg på et annet grunnlag enn den ville gjort etter første ledd. Her ville antakeligvis skadelidte ikke mottatt noen erstatningsutbetaling i det hele tatt (bortfall) eller en sterk reduksjon i erstatningsutbetalingen dersom han hadde overlevd. Dette ser vi på bakgrunn av den praksis som foreligger. Se for eksempel uttalelse fra avkortningsnemnda i FINKN-2012-337, hvor skadelidte måtte tåle en avkortning på hele 70 % på grunn av kjøring i ruspåvirket tilstand. Det reageres altså sterkt på kjøring i ruspåvirket tilstand på grunn av de alvorlige konsekvensene slik kjøring kan få. Dette taler dermed for ikke å være like tilbakeholden med å foreta en avkortning i disse tilfellene.

Denne dommen skilte seg fra Sunndaldommen og dommen fra 2014 ved at skadelidte hadde unnlatt å tegne gyldig ansvarsforsikring og kjørte motorsykkelen på tross av kunnskap om at den ikke hadde gyldig forsikring på skadetidspunktet. Høyesterett mente at de samme hensy-

nene bak avkortning gjør seg gjeldende i disse tilfellene. I dommens avsnitt 49 uttales det at prevensjonshensynet likevel ikke kan begrunne at de etterlatte settes i en annen stilling, og de sosiale hensyn derfor bør tillegges like stor vekt. Sosiale hensyn har vært viktig for Høyesteretts vurdering i både 2014 dommen og her. I dommen fra 2014 ble det pekt på at det på grunn av rettsutviklingen som har vært har blitt en økende vektlegging av sosiale hensyn. Dette ble også pekt på i denne dommen.¹¹³

Det finnes en ny avgjørelse fra Finansklagenemnda person som påpeker den sentrale plass som sosiale hensyn har i dag. Denne avgjørelsen dreier seg om en sak hvor den forsikrede hadde kjørt motorsykkel i ruspåvirket tilstand. Finansklagenemnda konkluderte med at forsikrede ikke hadde krav på erstatning etter bilansvarsloven. Forsikrede hadde i tillegg en førerulykkesforsikring. Etter vurdering av avkortning i forhold til denne forsikringen ble det tatt hensyn til forsikredes økonomiske ansvar for sine barn, og avkortningen ble reduserte fra 100 % til 75 % etter fal. § 13-9.¹¹⁴ Denne uttalelsen dreier seg ikke konkret om identifikasjon. Men viser likevel til adgangen til å se hen til sosiale hensyn.

5.4.1 Selvmordstilfellene

Det er nødvendig å behandle disse tilfellene for seg da praksis for passiv identifikasjon med avdøde er en annen i disse tilfellene enn i de sakene som er behandlet over. I disse tilfellene er det som regel handlet med overlegg. Som regel vil vedkommende også være tilregnelig, selv om dette er noe som kan diskuteres ved selvmordstilfellene.¹¹⁵ Svært mange selvmord skjer i ruspåvirket tilstand. I dommene som er behandlet over ser vi at skadelidte har handlet med ulike grader av uaktsomhet. Det er derfor nødvendig å se på selvmordstilfellene isolert da skyldgraden her vil være en annen.

I en dom fra Gulating lagmannsrett i LG-2014-198230 ble det foretatt full identifikasjon av de etterlatte med avdøde. Her var saken at avdøde hadde tatt selvmord. Det ble uttalt her at sosiale- og velferdsmessige hensyn ikke står like sterkt i selvmordstilfellene og at likhetshensyn her taler for å foreta avkortning også ovenfor de etterlatte. Lagmannsretten sier at det ikke er riktig at de etterlatte skal komme bedre ut enn skadevolderen ville gjort om han hadde over-

¹¹³ Se Rt. 2015 s. 141 avsnitt 45

¹¹⁴ FINKN-2015-101

¹¹⁵ Nygaard (1990) s. 185 nederst

levd. Av dette kan vi da se at det er en strengere praksis ved identifikasjon ved selvmordstilfellene. Årsaken til dette kan være at skadelidte i disse tilfellene har handlet ved overlegg og at man dermed ikke kan ha en like moderat praksis. En annen sak fra 2008 finner vi i AKN-2423. Hvor skadelidte ble ansett for å ha handlet grovt uaktsomt da han kjørte utfor en bru og omkom. Her ble det også foretatt full avkortning også ovenfor de etterlatte. Her kan vi altså se en tendens til at selvmordstilfellene behandles strengere når det kommer til passiv identifikasjon enn andre tilfeller.

I fal. § 13-8 finnes det en egen regel for tilfellene hvor forsikrede forsettlig har fremkalt forsikringstilfellet noe som indikerer behovet for å se annerledes på disse situasjonene. Det er her skadelidtes forsettlige medvirkning som er årsaken til at det foretas avkortning ovenfor de etterlatte i en større grad. Likevel bør det også her foretas en konkret vurdering i hvert tilfelle med utgangspunkt i at de etterlattes krav ”står på egne ben” som uttalt av justiskomiteen.¹¹⁶

Man kan spørre seg om denne utviklingen er riktig. Når praksis ellers har blitt myknet såpass mye opp når det gjelder passiv identifikasjon ellers, kan man spørre seg hvorfor ikke de samme hensynene gjør seg gjeldende også her. Ved selvmord kan man påstå at de etterlatte er i en enda mer sårbar situasjon enn de etterlatte ved andre dødsårsaker. Her har man i tillegg til dødsfallet det traumet et selvmordet medfører. Det kan påstås at det at avdøde handlet forsettlig oppveies av de etterlattes behov for ro og stabilitet i etterkant av en slik hendelse. Likevel ser vi at retten er nokså klar da retten i den ovennevnte dommen fra Gulating lagmannsrett¹¹⁷ kun vurderer spørsmålet kort og fastslår at sosiale og velferdsmessige hensyn ikke står like sterkt i disse tilfellene.

5.5 Oppsummering

Som en oppsummering kan vi nå slå fast at det har vært en betydelig utvikling av reglene om identifikasjon av etterlatte med skadelidte ved krav om forsørgererstatning. Utviklingen har beveget seg fra full identifikasjon til en praksis hvor man er restriktiv med å foreta identifikasjon. Det er i praksis slått fast at dagens hovedregel er at det ikke skal foretas identifikasjon, men at retten likevel kan beslutte dette, men da basert på en konkret helhetlig vurdering. Avkortningsprosenten som fastsettes har gradvis blitt mindre. I Sunndaldommen var den 50 %,

¹¹⁶ Nygaard (1990) s. 186

¹¹⁷ LG-2014-198230

og i de nyeste dommene lå den på 20 %. Det vil bli interessant å se på hvilket nivå prosenten vil ligge etter hvert. Vi må anta at føringene fra Høyesterett fremover vil være av avgjørende betydning, og at vi står ovenfor en avkortningsprosent på rundt 20-30 %. Det er vanskelig å se for seg at denne prosenten kan bli satt mye høyere når Høyesterett nå har lagt seg på denne linjen. Per dags dato er det kun én avgjørelse vedrørende identifikasjon avsagt etter de siste dommene fra 2014 og 2015 hos domstolene, og ingen nye eller umiddelbart kommende uttalelser fra Finansklagenemnda.¹¹⁸ Den avgjørelsen som vi har er avsagt av Gulating lagmannsrett i LG-2014-198230, som gjennomgått ovenfor. Denne er heller ikke veiledende da retten generelt behandler selvmordstilfellene annerledes.

¹¹⁸ Bekreftet etter samtaler med Finansklagenemnda den 20.10.2015

6 Kildeliste

6.1 Lovgivning

1902	Lov av 22.mai 1902 nr. 11 om den almindelige borgerlige straffelovs ikrafttræden (straffelovens ikrafttredelseslov)
1961	Lov 3. Februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (Bilansvarslova)
1965	Lov av 18.juni 1965nr. 4 om veitrafikk (Veitrafikkloven)
1969	Lov 13. Juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (Skadeser- statningsloven)
1989	Lov 16.juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler (Forsikrings- avtaleloven)

6.2 Forarbeider

Innst. NUT 1957:1	Innstilling om revisjon av reglene om motor- vognansvaret fra motorvognkomiteen av 1951, fra 1957.
Innst. O. nr. 92 for 1984-85	Innstilling fra justiskomiteen om lov om end- ringer i erstatningslovgivningen (ansvar for dyr, regress, lemping m.m. og endringer i bilansvarsloven)
Innst. O.nr. 19 1987-88	Innst.O. nr. 19 (1987-88) fra justiskomiteen om lov om endringer i skadeserstatningslo- ven
Innst.O.nr.92 (2000-2001)	Innstilling fra justiskomiteen om lov om end- ringer i lov 3. februar 1961 om ansvar for

Ot. prp. nr 24 (1959-1960)

skade som motorvogner gjer.

Om lov om erstatning for skade voldt av motorkjøretøy (bilansvarsloven)

Ot.prp. nr. 75 (1983-1984)

Om lov om endringer i erstatningslovgivningen (ansvar for dyr, regress, lemping m m og endringer i bilansvarlova).

Ot.prp. nr. 72 (1991-1992)

Om lov om lovvalg i forsikring, lov om gjennomføring i norsk rett av EØS-avtalens vedlegg V punkt 2 om fri bevegelighet for arbeidstakere m.v innenfor EØS og lov om endringer i enkelte lover som følge av EØS-avtalen.

Ot.prp nr. 26 (1999-2000)

Om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk og i enkelte andre lover

6.3 Domsregister

EFTA-domstolen:

E-1/99

Høyesterett:

Rt. 2015 s. 1017 (Bagasjelukedommen)

Rt. 2015 s. 606

Rt. 2015 s. 141

Rt. 2014 s. 1192

Rt. 2008 s. 1759

Rt. 2003 s. 433

Rt. 2000 s.1811 (Finnanger I)

Rt. 1997 s. 149 (Sunndaldommen)

Rt. 1994 s. 1461

Rt. 1992 s. 64 (P-pilledom II)

Rt. 1986 s. 543
Rt. 1984 s. 1023 (takstoldommen).
Rt. 1984 s. 1246
Rt. 1980 s. 1061
Rt. 1978 s. 321
Rt. 1973 s. 1364
Rt. 1969 s. 51
Rt. 1960 s. 1409
Rt. 1916 s. 9

Lagmannsretten:

LG 2014 198230
RG 1993 s. 263
Rt. 1941 s. 672

Tingretten:

RG 1983 s. 917
RG 1970 s. 515
RG 1970 s. 515

Finansklagenemnda:

FINKN-2012-337
FINKN-2015-101

Avkortningsnemnda:

AKN 2423

6.4 Litteraturliste

Askeland, Bjarte	<i>Erstatningsrettslig identifikasjon</i> , 2002
Andenæs, Mads Henry	<i>Rettskildelære</i> , 2.utgave, 2009
Boe, Erik	<i>Grunnleggende juridisk metode</i> , 2005, 2.opplag 2007
Bull, Hans Jacob	<i>Forsikringsrett</i> , 2008

Engstrøm, Bjørn, Ole Andresen, Terje Bryn	<i>Bilansvaret</i> , 2. utgave, 2005
Eckhoff, Torstein, Jan E. Helgesen	<i>Rettskildelære</i> , 5 utgave, 2001
Lødrup, Peter, Morten Kjelland	<i>Lærebok i erstatningsrett</i> , 6.utgave 2. opplag, 2011
Nygaard, Nils	<i>Bilansvar</i> , 1990
Nygaard, Nils	<i>Skade og ansvar</i> , 6.utgave, 2007

6.5 Artikler

Helland, Øystein	<i>Avkortning etter BAL § 7 på bakgrunn av Finnanger II dommen</i> , 2006, http://www.advhi.no/files/dmfile/ystein-avkortning2.pdf
------------------	---

6.6 Andre kilder

Andersen, Benestad Harald	Store Norske leksikon, <i>Finansklagenemnda</i> , 02.03.2015, https://snl.no/Finansklagenemnda
Askeland, Bjarte	Lovkommentar til skadeserstatningsloven § 5-1 note 303 sist revidert 02.06.2015, Gyldendal Rettsdata. Lovkommentar til bilansvarsloven § 7 note 91, 93, 98, 99 og 100 Gyldendal Rettsdata.
Fagerlund Knudsen, Olav	Store Norske leksikon, <i>EU-direktiv</i> , 18.03.2015, https://snl.no/EU-direktiv
Fagerlund Knudsen, Olav	Store Norske leksikon, <i>EFTA</i> , 29.04.2015, https://snl.no/EFTA Presentasjon om skadelidtes medvirkning, personskadeerstatningsrett, 2015
Finansklagenemnda	Saksbehandlingsregler for Finansklagenemnda 2014 punkt 11, http://www.finkn.no/assets/Saksbehandlingsreglene_pr_16.12.2014.pdf
Haugsvær, Ståle, Eivind W. Grande	Presentasjon om skadelidtes medvirkning, 2015 http://www.jus.uio.no/ior/personer/vit/perkje/medvirkning-

- [vika-2015-stale-og-eivind-\(2\)\(1\).pdf](#)
- Lødrup, Peter Store norske leksikon, *Avkorting*, 13.02.2009,
<https://snl.no/avkorting>
- Lødrup, Peter og Jon Gisle Store Norske leksikon, *objektivt ansvar*, 26.03.2010,
https://snl.no/objektivt_ansvar